



PROCÈS-VERBAUX

DE LA

CONFÉRENCE TECHNIQUE

DES

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

TENUE A BERNE EN JUIN 1893.



BERNE
IMPRIMERIE KARL STÆMPFLI & Cie.
1893.



Liste des membres de la Conférence.

Allemagne.

Monsieur le Dr *Gerstner,* Conseiller supérieur intime, Conseiller rapporteur à l'Office impérial des chemins de fer.

Monsieur le Dr *von der Leyen,* Conseiller supérieur intime, Conseiller rapporteur au Ministère royal des travaux publics de Prusse.

Monsieur *Hauck,* Conseiller supérieur, chef de l'exploitation des chemins de fer bavarois.

Monsieur le Dr *Rösing,* Conseiller de régence, membre de l'Office des brevets et de la délégation royale prussienne de l'industrie.

Autriche.

Monsieur le Dr *Max Baron de Buschman,* Conseiller de régence au Ministère impérial royal du commerce.

Monsieur le Dr *Victor Röll,* Conseiller à la Direction générale impériale royale des chemins de fer de l'Etat autrichien.

Monsieur le Dr *Charles Chevalier de Rumler,* Vice-Secrétaire au Ministère impérial royal du commerce.

Hongrie.

Monsieur *Antoine Köri,* Conseiller royal et Inspecteur principal.

Monsieur le Dr *Alexandre Békéssy,* Inspecteur de l'industrie.

Belgique.

Monsieur *Dubois,* Administrateur des chemins de fer de l'Etat belge.

France.

Monsieur *George,* Président de chambre à la Cour des comptes, membre du comité consultatif des chemins de fer.

Monsieur *Baume,* Ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Monsieur *Vieille,* Ingénieur des poudres et salpêtres.

Monsieur *Picard,* Chef de l'Exploitation de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Luxembourg.

Monsieur *Franck,* Docteur en droit, Commissaire du Gouvernement pour les chemins de fer.

Pays-Bas.

Monsieur *Ryperman,* Membre du Conseil de surveillance des services des chemins de fer néerlandais.

Monsieur le Dr *Bake,* Chef de division de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.

Monsieur *Froger,* Chef du Service des tarifs et des affaires commerciales de la Compagnie du chemin de fer hollandais.

Suisse. Monsieur l'ingénieur *Girtanner*, Adjoint de l'inspecteur administratif des chemins de fer suisses.

Monsieur *E. Russenberger,* Vice-Président de la direction de la Compagnie des chemins de fer du Nord-Est suisse.

Office central des transports internationaux. Monsieur *Numa Droz,* Directeur de l'Office central.

Monsieur *Farner*, Sous-Directeur de l'Office central.

Les fonctions de Secrétaires de la Conférence sont confiées aux Secrétaires de l'Office central.

Documents préliminaires.

1. Travaux préparatoires de l'Office central.

Des prescriptions spéciales relatives aux objets admis conditionnellement au transport international ont été ajoutées, à titre d'annexe 1, aux Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, du 14 octobre 1890. Le § 1, dernier alinéa, de ces Dispositions réglementaires a laissé toutefois aux Etats la faculté d'adopter, par des conventions spéciales, des dispositions moins rigoureuses au sujet des objets exclus du transport international ou admis conditionnellement à ce transport. Les prescriptions de l'annexe 1, rédigée en 1886 et qui d'ailleurs nécessitent par leur nature même des modifications fréquentes, ne répondent plus aux besoins actuels. L'Office central a donc cru devoir, à la suite de la convention conclue au mois de novembre 1892 entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, en vertu du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires, adresser le 18 février 1893 aux Etats signataires de la Convention de Berne, une lettre circulaire dans laquelle il émettait l'idée de réunir une conférence qui aurait pour mission d'examiner s'il ne serait pas possible d'étendre les concessions que se sont faites les deux Etats précités, au trafic international sur le territoire de tous les Etats signataires de la Convention de Berne. Dans la pensée de l'Office central, cette conférence aurait eu également à se prononcer sur les conditions et la forme dans lesquelles certaines additions ou modifications pourraient, à l'avenir, être apportées à la liste des objets admis conditionnellement au transport.

Dès que les réponses des Etats sont parvenues à l'Office central, celui-ci a adressé le rapport suivant au Conseil fédéral suisse :

L'Office central a adressé, le 18 février dernier, aux Etats signataires de la Convention internationale du 14 octobre 1890, une lettre circulaire dans laquelle il émettait l'idée de réunir une commission de spécialistes, qui aurait pour mission d'examiner s'il ne serait pas possible d'étendre, soit en totalité, soit en partie, au trafic international sur le territoire de toutes les Hautes Parties contractantes, les concessions que se sont faites réciproquement l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, par la convention spéciale du 15 novembre 1892, en vertu du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires de la Convention internationale. Dans la pensée de l'Office central, cette commission aurait eu également à se prononcer sur les conditions et la forme dans lesquelles certaines additions ou modifications pourraient, à l'avenir, être apportées à la liste des objets admis conditionnellement au transport.

L'*Allemagne,* la *France,* la *Hongrie,* la *Russie* et la *Suisse* ont fait savoir qu'elles se ralliaient volontiers à cette idée. Dans sa réponse, l'Office impérial des chemins de fer à Berlin fait ressortir que l'unification des prescriptions moins rigoureuses prévues au § 1 des Dispositions réglementaires n'offrirait aucune difficulté, toutes les conventions spéciales élaborées jusqu'ici reposant sur la même base. Ces dernières ne devraient être maintenues que dans les cas où la réglementation commune serait impossible. D'après lui, le meilleur moyen d'arriver à l'unification serait de reviser tout d'abord l'annexe 1 des Dispositions réglementaires, qui date de 1886 et n'est plus, sous bien des rapports, appropriée aux besoins actuels du commerce et de l'industrie. Des conventions spéciales entre deux ou plusieurs Etats pourraient être établies dans la même conférence sur les points où une entente générale n'aurait pu avoir lieu.

L'Inspectorat général des chemins de fer d'*Italie* a répondu qu'il adhérait complètement aux propositions de l'Office central; mais, ayant déjà accepté l'invitation de prendre

part à une conférence spéciale dont les Pays-Bas ont pris l'initiative en vue de réglementer le trafic réciproque entre les deux pays, il ne pourrait se faire représenter à la Conférence générale que si les Pays-Bas ne donnaient pas suite à leur projet. Le gouvernement des *Pays-Bas* a fait savoir qu'il venait précisément de s'entendre avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie d'un côté, avec la Belgique, la France et le Luxembourg de l'autre, au sujet de l'adoption de certaines prescriptions moins rigoureuses que celles du § 1, et qu'il était en pourparlers sur ce même point avec l'Italie et la Suisse. Il ajoutait que son entente avec ces deux derniers pays paraissait être subordonnée à un accord préalable entre ces pays eux-mêmes et les Etats intermédiaires (Allemagne, Autriche-Hongrie, Luxembourg et Belgique). Les Pays-Bas considéraient d'ailleurs comme préférable que les négociations entamées fussent poursuivies sous les auspices de l'Office central, dans une conférence réunie à cet effet. Il leur paraissait utile de ne réunir la conférence générale que lorsque l'on pourra mettre à profit l'expérience acquise sous l'empire des conventions spéciales. Néanmoins, si tous les Etats acceptent le principe de la revision générale proposée par l'Office central, les Pays-Bas y participeront aussi. L'Administration *belge* estime que les conventions spéciales signées par elle et celles qu'elle a l'intention de conclure lui suffisent actuellement. Elle craint que la diversité des besoins des différents pays ne soit un obstacle à une entente générale. Quant aux modifications à apporter plus tard à la liste des objets admis conditionnellement, on pourrait les abandonner aux tarifs communs, sous réserve de l'approbation des autorités compétentes. C'est dans ce sens que la question est réglée par l'art. 2 de la convention passée entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas. Enfin, le *Luxembourg* a déclaré qu'il accepterait volontiers la solution proposée par l'Office central, à la condition toutefois que l'Allemagne et les autres pays avec lesquels des négociations spéciales ont été entamées voulussent bien renoncer aux projets proposés par eux.

L'Office central s'est, avant tout, préoccupé de rechercher si les conventions spéciales déjà conclues entre différents Etats faisaient prévoir des obstacles sérieux à la réalisation de ses idées, et il a dressé, dans ce but, un tableau comparé des conventions particulières qui lui ont été communiquées, tableau dont quelques exemplaires sont joints au présent rapport.

A l'heure actuelle, il existe des arrangements:

1. entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie;
2. entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas;
3. entre les Pays-Bas et l'Allemagne;
4. entre les Pays-Bas et l'Autriche-Hongrie.

   A notre connaissance, la convention mentionnée ci-dessus au nº 1 est la seule qui soit jusqu'ici entrée en vigueur.

   D'autre part, l'Office central a été avisé de l'existence:

5. d'un projet de convention élaboré par le Département fédéral des postes et des chemins de fer et destiné à servir de base aux discussions à entamer avec les pays voisins de la Suisse.

Il résulte de la comparaison établie entre ces différentes conventions, qu'il est non seulement possible, mais aussi très désirable, d'arriver à une entente sur un grand nombre de points. On peut également en conclure, il est vrai, que les divers Etats ou groupes d'Etats n'éprouvent pas au même degré le besoin d'introduire des facilités et

des modifications dans le trafic international. Mais il ressort néanmoins de cette comparaison, que les conventions et projets de conventions dont il a été parlé ne contiennent aucune contradiction qu'il ne soit possible de faire disparaître. Abstraction faite du nombre des objets visés, les différences sont plutôt extérieures; elles consistent dans la place plus ou moins grande qui a été faite aux nouvelles dispositions, soit dans la convention, soit dans les tarifs; elles consistent aussi dans l'interprétation et dans la rédaction de quelques-unes de ces dispositions. C'est ainsi que les arrangements désignés ci-dessus aux n[os] 1, 3 et 4 et le projet préparé par le Département fédéral suisse des postes et des chemins de fer concordent à peu près textuellement sur la plupart des points, et que même la convention entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas a admis un grand nombre de dispositions des autres conventions spéciales.

Il n'est donc pas impossible d'arriver à un accord applicable à tous les territoires actuellement soumis au régime de la Convention internationale. Cet accord porterait en effet sur des questions de nature technique qui peuvent, sans exception, être résolues d'une manière uniforme, l'aménagement des chemins de fer et leur mode d'exploitation n'offrant que des différences très minimes sur le territoire des divers Etats contractants. Pour le trafic international, il est d'un grand intérêt que les dispositions réglementaires de même nature ne soient pas éparpillées dans différents documents officiels, mais qu'au contraire, elles figurent dans un seul acte.

L'uniformité, en cette matière, aura, de plus, l'avantage de faire disparaître les différences peu importantes, inévitables dans des accords spéciaux et qui engendrent souvent des inconvénients plus ou moins graves, en raison de ce qu'elles échappent facilement à l'attention du public. Si, d'autre part, il existe des points réellement importants sur lesquels certains Etats croient devoir se séparer des autres, ces points ne seront certainement pas nombreux, et ils pourront toujours, ainsi que nous l'avons déjà dit, être réglés par des conventions spéciales complétant l'accord général.

Quant à la question de savoir si la conférence doit tendre simplement à uniformiser ces diverses conventions et à les insérer comme annexe au § 1 des Dispositions réglementaires et à la liste des objets admis conditionnellement au transport, ou s'il est préférable de reviser et de refondre complètement l'annexe 1, l'Office central n'hésite pas à se prononcer pour la dernière alternative. Cette manière de procéder offrirait l'avantage de réunir de nouveau en un seul document, valable sur le territoire de tous les Etats signataires, les dispositions arrêtées, qui ressortiraient évidemment beaucoup mieux sous cette forme que par une simple annexe ajoutée soit au § 1 des Dispositions réglementaires, soit à l'annexe 1 de la Convention.

Ainsi qu'il l'a déjà fait connaître, l'Office central est également d'avis que la convention austro-allemande, dont les prescriptions paraissent être les plus explicites et qui d'ailleurs a servi de point de départ aux autres conventions spéciales, devrait être prise pour base de toute discussion.

Tous les points sur lesquels il serait impossible d'arriver à une entente commune pourraient être réglés par conventions spéciales, immédiatement après la clôture de la discussion générale. En ce qui concerne la ratification, il ne serait pas nécessaire de stipuler un long délai, les pouvoirs législatifs des Etats n'ayant pas, croyons-nous, à s'occuper de l'affaire. Rien ne s'opposerait non plus à ce que la convention à conclure entrât en vigueur au fur et à mesure de son approbation par les autorités compétentes de chacun des Etats contractants.

Seule l'administration belge a indiqué sous quelle forme des modifications pourraient être apportées ultérieurement à la convention; comme on l'a vu plus haut, elle est d'avis qu'il suffirait simplement d'introduire, d'accord avec l'autorité compétente, les dispositions nouvelles dans les tarifs. L'Office central craint que cette façon de procéder ne présente certains inconvénients. Les conditions moins rigoureuses adoptées seraient encore plus difficiles à discerner dans les tarifs que dans les conventions spéciales entre Etats. De plus, en laissant aux chemins de fer la faculté d'établir eux-mêmes ces conditions, on ne se conformerait ni au sens ni à la lettre du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires, qui réserve expressément ce soin aux Etats.

En soulevant cette question de procédure, l'Office central a envisagé l'éventualité de nouveaux progrès scientifiques et techniques analogues à ceux qui se sont produits depuis 1886, époque de la rédaction de l'annexe 1, et auxquels on doit les éléments de la revision proposée. Il a voulu surtout éviter que l'on ne fût obligé, en l'absence de règles précises, de recourir à la réunion d'une conférence chaque fois que des modifications seraient jugées nécessaires. Selon lui, une forme beaucoup plus simple pourrait être adoptée. Il avait songé tout d'abord à recourir à la procédure indiquée à l'art. 20 de la Convention postale universelle du 1er juin 1878, pour les accords à intervenir dans l'intervalle des congrès, c'est-à-dire à régler par correspondance toutes les affaires qui se présenteraient. Mais il n'a pas tardé à s'apercevoir que la situation créée par l'Union postale est bien différente de celle qui résulte de la Convention internationale sur les transports de marchandises par chemins de fer. En effet, la convention postale n'ayant prévu les conférences que tous les 5 ans, en raison de l'immense étendue des territoires auxquels elle s'applique, les affaires urgentes doivent nécessairement être réglées dans l'intervalle. Il n'en est pas de même de la Convention du 14 octobre 1890; celle-ci prévoit des conférences tous les 3 ans et, en outre, la possibilité de réunir, en cas de besoin, des conférences supplémentaires. Il n'est donc pas indispensable de chercher d'autres moyens d'entente.

Ajoutons, toutefois, que les modifications à insérer dans la liste des objets admis conditionnellement au transport peuvent être de nature à nécessiter des connaissances spéciales que ne possèdent pas toujours les membres des conférences ordinaires. Peut-être conviendrait-il, dès lors, de créer une commission de spécialistes plus ou moins permanente, qui aurait pour mission d'examiner et, dans la limite de ses pouvoirs, de résoudre toutes les affaires techniques que l'Office central lui transmettrait.

Mais c'est là un point qui n'offre pas un caractère d'urgence. Aussi l'Office central renonce-t-il à formuler à ce sujet des propositions précises et laisse-t-il à la conférence le soin de trancher la question ou d'en renvoyer l'étude à une époque ultérieure.

Il se borne, pour le moment, à proposer la revision du § 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi que de l'annexe 1 qui contient les prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Berne, 19 avril 1893.

L'Office central
des transports internationaux par chemins de fer:
Droz.

A ce rapport a été annexée la comparaison suivante (nº I). L'Office central a de plus fait parvenir ultérieurement aux Etats le document ci-après désigné sous le nº II.

I. Comparaison des conventions conclues conformément au dernier alinéa internationale sur le transport de

Convention spéciale conclue entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, pour faciliter le transport réciproque sur les lignes de chemins de fer des deux pays, du 15 novembre 1892.

Comparée avec les projets de convention spéciale entre l'Allemagne et les Pays-Bas, d'une part, et entre l'Autriche-Hongrie et les Pays-Bas, d'autre part, ainsi qu'avec le projet du Département fédéral suisse des chemins de fer.

Addition au § 1, chiffres 1 et 2, des Dispositions réglementaires de la Convention internationale.

L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, seront admis au transport de part et d'autre avec une lettre de voiture internationale du type indiqué dans la Convention de Berne, dès que les conditions relatives à l'exécution de ces transports auront été déterminées et insérées dans les tarifs par les administrations de chemins de fer intéressées, avec l'assentiment des autorités compétentes.

Les projets de convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas, d'une part, et entre l'Autriche-Hongrie et les Pays-Bas, d'autre part, contiennent les mêmes dispositions.

Le projet de convention du Département fédéral suisse des chemins de fer ne contient aucune disposition à cet égard.

du § I des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention marchandises par chemins de fer.

Projet de convention spéciale entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas, concernant le transport réciproque sur les lignes de chemins de fer, du 20 janvier 1893.

Article premier.

Sont admis au transport international les objets désignés ci-après en provenance du territoire de l'un des Etats contractants et à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemins de fer soumises à l'application de la Convention de Berne et aux conditions générales de cette Convention, pour tout ce qui n'est pas réglé par les conditions suivantes.

II.

Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, plaqué d'or ou d'argent, mercure, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux, broderies et dentelles.

Ces transports sont régis par les dispositions spéciales suivantes:

Pour être admis au transport, les finances et articles déclarés à la valeur, tel que plaqué d'or ou d'argent, le mercure, les perles fines, les dentelles et broderies, etc. doivent être renfermés dans des sacs, sacoches, groups, caisses, boîtes ou barils. Le transport à découvert est interdit d'une manière absolue.

Envois en sacs, sacoches ou groups.

Les sacs, sacoches ou groups seront entièrement cousus en dedans et parfaitement conditionnés, c'est-à-dire ni déchirés ni racommodés.

L'issue de ces sacs, sacoches ou groups sera fermée au moyen d'une corde ou ficelle intacte (par conséquent sans épissure ni allonge) dont le nœud sera recouvert d'un cachet à la cire et dont les bouts seront maintenus sur une fiche flottante par un cachet semblable. A défaut de cachet, les bouts de la corde ou ficelle pourront être, près du nœud, introduits dans un plomb.

Envoi en boîtes, caisses ou barils.

Les boîtes, caisses ou barils seront cloués ou cerclés avec solidité et ne devront présenter aucune trace d'issue refermée ni de fracture.

Les boîtes et caisses seront fortement liées au moyen d'une corde d'un seul morceau placée en croix avec cachets à la cire ou plombs en nombre nécessaire pour assurer l'inviolabilité des colis. Une ficelle appliquée en croix aux deux extrémités de chaque baril y sera maintenue au moyen de cachets à la cire ou de plombs.

Les envois de dentelles et broderies qui n'auront pas lieu dans des sacoches ou dans des caisses ne seront reçus que si elles sont renfermées dans une enveloppe en toile cirée.

Billets de banque, titres de rente, actions, obligations, coupons d'intérêt ou de dividende.

Les envois de l'espèce devront être présentés au transport dans des sacs, boîtes ou caisses, ou former des paquets revêtus d'enveloppes intactes en papier ciré ou goudronné ou en toile cirée.

Toutefois, les valeurs présentées sous enveloppe en tout autre papier pourront être acceptées, si, sous le rapport de la solidité et du conditionnement, ces enveloppes ne laissent rien à désirer.

Addition au § 1, chiffre 3, des Dispositions réglementaires de la Convention internationale.

Les *transports funèbres* seront acceptés, de part et d'autre, soit avec une lettre de voiture internationale du type indiqué dans la Convention de Berne, soit avec un simple bulletin de transport.

La convention du 12 mars 1890 est applicable à ces transports.

Le projet de convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas reproduit le même principe, mais remplace les dispositions de la convention du 12 mars 1890 par les suivantes:

1. Le transport d'un cercueil doit, s'il commence à la station de départ du train, être annoncé 6 heures au moins avant la remise, et, s'il commence à une station intermédiaire, être annoncé 12 heures au moins avant la remise.

2. Le corps doit être enfermé hermétiquement dans un cercueil en métal suffisamment résistant; ce cercueil doit lui-même être enfermé dans une bière de bois de telle sorte qu'il ne puisse se mouvoir.

3. Le cercueil doit être accompagné d'une personne qui devra prendre un billet et voyager dans le train par lequel le cercueil est transporté.

Tout paquet devra être clos au moyen de cachets à la cire en nombre suffisant pour en assurer l'inviolabilité (3 au moins).

Déclaration.

La lettre de voiture devra mentionner la valeur de l'article et porter un cachet à la cire ou un plomb conforme à celui apposé sur l'article.

Les adresses devront être très lisiblement écrits; elles ne pourront être ni cousues ni collées, ni clouées, afin qu'elles ne puissent dissimuler aucune trace d'issue refermée ou de fracture. Elles pourront être soit inscrites sur les colis, soit attachées à ces colis au moyen d'une ficelle.

La déclaration de la valeur de l'article sera mentionnée d'une manière très lisible, sur l'adresse.

Les initiales, légendes, armoiries, raisons sociales ou noms d'établissements empreints sur les cachets à la cire ou sur les plombs apposés sur les sacs, sacoches, boîtes, groups, caisses, barils, paquets devront être parfaitement lisibles et distincts.

Les empreintes à grilles et celles faites avec des pièces de monnaie sont formellement exclues.

Responsabilité.

En cas de perte totale du colis, l'indemnité due par le chemin de fer sera égale au montant de la valeur déclarée, augmentée des frais de transport et des frais de douane acquittés postérieurement à l'envoi.

En cas de manquant ou d'avarie, le chemin de fer payera le montant de la dépréciation calculée sur la même base.

La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise.

III.

Objets d'art, tels que tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités.

Il n'est admis ni déclaration de valeur ni déclaration d'intérêt à la livraison.

En cas de perte ou d'avarie, l'indemnité due par le chemin de fer ne dépassera pas 1 fr. 50 cts. par kilogramme de poids brut, sauf le cas où, par des tarifs communs régulièrement approuvés par les autorités compétentes de chaque Etat, deux ou plusieurs administrations de chemins de fer accepteraient une responsabilité plus étendue.

I.

Transports funèbres.

Le transport est effectué en grande vitesse.

Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ.

Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner.

Le corps doit être placé dans un cercueil de métal, d'une épaisseur suffisante, ne laissant échapper ni liquide, ni gaz. Ce cercueil doit être renfermé lui-même dans une bière de bois d'une solidité convenable.

Sur le parcours de chaque Etat les transports funèbres sont du reste soumis aux lois et règlements de police spéciaux existants ou à intervenir.

4. Le cercueil doit être accompagné du laisser-passer établi d'après le formulaire ci-après déterminé [1]). Le chemin de fer doit rendre ce laisser-passer lors de l'arrivée à destination. Les autorités qui ont le droit d'établir des laisser-passer sont indiquées par une publication spéciale. Le laisser-passer, établi par l'autorité compétente, est valable pour le parcours entier qui y est indiqué. Les prix de transport, perçus suivant le tarif, doivent être payés lors de la remise du cercueil au chemin de fer.

5. Le transport du cercueil doit avoir lieu dans un wagon spécial fermé. Plusieurs cercueils en provenance de la même station de départ, ayant la même destination et remis au transport en même temps, peuvent être transportés dans le même wagon. Dans le cas où le cercueil serait transporté dans une voiture des pompes funèbres, le transport pourrait être effectué par wagon découvert.

6. Le cercueil ne doit pas être transbordé en cours de route, sauf le cas de nécessité absolue. Le transport doit être accéléré et s'effectuer sans solution de continuité. Si un séjour prolongé en cours de route est inévitable, le wagon contenant le cercueil doit, autant que possible, être mis sur une voie de garage.

7. Tout transport de cercueil effectué sous fausse déclaration entraîne, en dehors du paiement du prix de transport non perçu de la station de départ jusqu'au lieu de destination, une surtaxe égale à quatre fois le prix de transport.

8. Les transports funèbres sont effectués, aux termes du tarif, soit contre un bulletin de transport établi par le chemin de fer et remis à l'expéditeur, soit contre une lettre de voiture. (Art. 6 de la convention de Berne.)

9. La livraison des cercueils dont le transport a été effectué par train de voyageurs peut être demandée dans le délai fixé pour la livraison des bagages. Si le transport a eu lieu avec bulletin, la livraison ne peut être demandée que contre remise de ce bulletin.

10. Le cercueil doit être enlevé dans les six heures qui suivent l'arrivée du train à la gare de destination. Si l'enlèvement n'est pas effectué dans ce délai, l'enterrement a lieu conformément aux prescriptions de l'autorité locale. Dans le cas où le transport arrive à destination après six heures du soir, le délai d'enlèvement ne court qu'à partir de six heures du matin, le jour suivant. Lorsque l'enlèvement n'a pas lieu dans le délai prescrit, le chemin de fer a le droit de percevoir des frais de stationnement.

Dans le projet de convention entre l'Autriche-Hongrie et les Pays-Bas, l'alinéa 2 est ainsi conçu:

2. En ce qui concerne les prescriptions de police sanitaire (emballage, laisser-passer, etc.), les transports funèbres sont sur le parcours de chaque Etat soumis aux lois et règlements de police spéciaux existants ou à intervenir.

Les trois premières phrases de l'alinéa 4 du projet de convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas sont supprimées.

[1]) Laisser-passer pour les transports funèbres.

La dépouille mortelle de M (Etat, nom et prénoms du décédé; indiquer pour les enfants l'état des parents) âgé de ... décédé le .... 18 à (lieu de décès) de (cause du décès) qui est mise en bière conformément aux prescriptions existantes, doit être transportée par chemin de fer de ... à .... par ... ... pour y être enterrée. L'autorisation de faire procéder au transport ayant été donnée à M (Etat et nom de la personne qui accompagne le cercueil), toutes les autorités dans le ressort desquelles doit passer ce transport sont invitées à le laisser passer librement et sans arrêt.

... ., le .... 18...... .

(Signature.)

Additions à l'annexe 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale.

II.

Ajouter:

(Pour les amorces explosives, voir n° XXXVI, chiffre 5.)

III.

Ajouter:

La masse inflammable des *allumettes chimiques de phosphore jaune* et de *chlorate de potasse* ne doit pas contenir, à l'état sec, plus de 10 % de phosphore et 40 % de chlorate de potasse. Les envois devront être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.

Observation; Les mêmes dispositions sont reproduites dans les projets de convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas, d'une part, et entre l'Autriche-Hongrie et les Pays-Bas d'autre part, ainsi que dans le projet élaboré par le Département fédéral suisse des Chemins de fer.

IV.

Ajouter:

(Voir pour les autres mèches fulminantes le n° XXXVI, chiffre 3.)

VII.

Ajouter un alinéa 3 ainsi conçu:

Seront acceptés au transport, aux mêmes conditions que le sulfure de sodium brut non cristallisé, les *cokes à base de soude* (produit accessoire obtenu dans la fabrication des huiles de goudron).

X.

Ajouter un alinéa 2 ainsi conçu:

Le sulfure de carbone, livré au transport par quantités de 2 kilogrammes au plus, peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en fer blanc hermétiquement fermés, emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis devront être transportés exclusivement dans des wagons découverts, sans bâches, et la lettre de voiture devra indiquer qu'ils contiennent du sulfure de carbone.

Même observation qu'au chiffre III.

XV.

Modification de l'alinéa 1er:

Les *acides minéraux liquides de toute espèce, particulièrement l'acide sulfurique, l'huile de vitriol* et *l'acide chlorhydrique* — à l'exception de l'acide nitrique ordinaire et de l'eau-forte (voir pour ces produits le n° LIV) et de l'acide nitrique rouge fumant (voir pour celui-ci le n° XVII) — sont soumis aux prescriptions suivantes:

A la fin du n° XV on doit ajouter:

4. Les *acides minéraux* seront taxés d'après leur poids réel, à la condition que les colis composant un même envoi et énumérés sur la même lettre de voiture ne pèsent pas isolément plus de 75 kilogrammes. Si dans un envoi d'un ou de plusieurs colis faisant l'objet de la même lettre de voiture le poids de l'un d'eux dépasse 75 kilogrammes, le chemin de fer pourra exiger le paiement de la taxe pour un minimum de poids de 2000 kilogrammes, alors même que le poids total des marchandises transportées n'atteindrait pas ce chiffre. Toutefois le chemin de fer ne pourra

IV.

Matières dangereuses ou autres exclues du transport international par le 4° du § 1 des Dispositions réglementaires de la Convention de Berne ou admises conditionnellement au transport par l'annexe 1 desdites Dispositions.

exercer ce droit lorsque, un colis ayant été accepté pour 75 kilogrammes, on reconnaîtra plus tard qu'il dépasse ce poids. Le chargement et le déchargement devront être effectués par les soins de l'expéditeur ou du destinataire toutes les fois que le poids, même *d'un seul* des colis, dépassera 75 kilogrammes. Le chemin de fer n'est pas tenu de faire droit, en ce qui concerne ces colis, aux ordres ultérieurs admissibles pour d'autres marchandises.

5. Si dans les trois jours qui suivent l'arrivée de l'envoi à la station de destination ou la remise de l'avis d'arrivée au destinataire, celui-ci n'a pas déchargé et enlevé la marchandise, le chemin de fer peut, soit la mettre en dépôt, soit la confier à un commissionnaire, le tout sous réserve de l'observation des prescriptions du § 70, alin. 2, de la *Verkehrs-Ordnung* ou du *Betriebs-Reglement* (règlements de transport). En cas d'impossibilité d'effectuer le dépôt ou la remise au commissionnaire, le chemin de fer est autorisé à vendre les marchandises, sans autre formalité.

Même observation qu'au chiffre III.

XVI.

Ajouter à la fin de l'alinéa 1er:

« 4 et 5. »

Même observation qu'au chiffre III.

XVIII.

Alinéa 3: voir les prescriptions indiquées au nº XV, 2, 3, 4 et 5.

Même observation qu'au chiffre III.

XX.

Ajouter à la quatrième ligne après le mot « réduit »: « déterminé par l'appareil Abel », et à la fin de l'alinéa: « (pétrole de test) ».

Ajouter au § 1 *c*: « ou en grès » après le mot « en verre » (en ce cas).

Modifier dans le § 1 *bb* la fin de l'alinéa ainsi qu'il suit:

Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès.

Même observation qu'au chiffre III.

XXI.

Ajouter sous 1 *c* et 8: « ou en grès » après les mots « en verre ».

Même observation qu'au chiffre III.

XXII.

Ajouter au chiffre 1 *b* « ou en grès » après les mots « en verre ».

Ajouter au chiffre 1, après l'alinéa *bb*:

« *c*) Dans des wagons-réservoirs hermétiquement fermés » (wagons-citernes parfaitement étanches).

Ajouter au chiffre 8 « ou en grès » après les mots « en verre ».

Ajouter à la fin du numéro un nouvel alinéa (alinéa 9) ainsi conçu:

« Sont applicables, en outre, les prescriptions édictées au nº XV, 5. »

Même observation qu'au chiffre III.

XXV.

Ajouter à la fin « 4 et 5 ».

Même observation qu'au chiffre III.

1. *Pétrole à l'état brut et rectifié.*

Même texte que le chiffre XX de l'annexe 1, avec les modifications suivantes:

Ajouter au § 1 *c*: «ou en grès; en ce cas . . . .» après le mot: «en verre».

Modifier dans le § 1 *bb* la fin de l'alinéa ainsi qu'il suit:

Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès.

2. *Pétrole à l'état brut et rectifié.*

Même texte que le chiffre XXI de l'annexe 1; avec la modification suivante:

Ajouter sous 1 *c*: «ou en grès; en ce cas», après les mots: «en verre».

3. *Essence de pétrole* (gazoline, néoline, etc.) et autres produits similaires facilement inflammables, extrait de naphte, de pétrole ou de goudron de lignite et dont le poids spécifique n'est pas supérieur à 0,680 à la température de 17,5 (centigrades).

Même texte que le chiffre XXII de l'annexe 1; avec les modifications suivantes:

Ajouter au chiffre 1 *b* «ou en grès; en ce cas» . . . . après les mots: «en verre».

Ajouter au chiffre 1, après l'alinéa *bb*:

«*c*) Dans des wagons-réservoirs hermétiquement fermés» (wagons-citernes parfaitement étanches).

XXVII.

A modifier ainsi qu'il suit:

La *levure, liquide* ou *solide,* devra être transportée dans des vases non fermés hermétiquement. Si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients entièrement clos, il pourra exiger de l'expéditeur l'engagement:

1. de renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes des chemins de fer correspondants;
2. de prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur;
3. de renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des récipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des récipients non fermés hermétiquement.

Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la *levure comprimée.*

Même observation qu'au chiffre III.

XXVIII.

A modifier ainsi qu'il suit:

Le *noir de fumée* et autres espèces de *noir en poudre* ne seront admis à l'expédition que dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

Si le noir de fumée est fraîchement calciné, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides paniers et garnis intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois.

La lettre de voiture doit mentionner si le noir de fumée est fraîchement calciné ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le noir de fumée sera considéré comme fraîchement calciné.

Même observation qu'au chiffre III.

XXXV.

Ajouter chaque fois après le mot « inclus » les mots et chiffres suivants:

« ainsi que LI et LIV ».

A la suite du nº XXXV

ajouter:

XXXVI.

1. Les *cartouches de poudre noire pour armes à feu* (pour les cartouches métalliques, etc., voir nº XXXVII);

2. Les *pièces d'artifice* ne contenant pas de matières dont le transport est prohibé par le § 1er, chiffre 4, des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale des transports internationaux par chemins de fer (pour les pièces d'artifice préparées avec de la poudre en poussière, voir nº XXXVIII, et pour les feux de Bengale de salon, voir le nº XLII);

3. Les *mèches fulminantes,* à l'exception des *mèches de sûreté* (quant à ces dernières, voir nº IV, annexe 1, de la Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer);

4. La *nitrocellulose,* notamment le *fulmi-coton* (cotton powder), le *fulmi-coton pour collodium* et le *papier fulminant,* présentant un état d'humidité de 20 % d'eau au mini-

4. *Levure liquide ou solide.*

En règle générale, la levure liquide ou solide ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermées hermétiquement; si néanmoins le chemin de fer consent à accepter la levure dans des récipients entièrement clos, il a le droit d'exiger de l'expéditeur l'engagement:

1. de ne soulever aucune réclamation dans les cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptées sur les lignes des chemins de fer correspondants;
2. d'assumer la responsabilité pour tous dommages qui pourraient survenir à d'autres marchandises ou au matériel de transport par suite du mode d'emballage; le cas échéant le montant de ces dommages, tel qu'il aura été fixé par le chemin de fer, devra être reconnue par l'envoyeur sans contestation;
3. de ne réclamer aucune indemnité du chef des avaries causées aux récipients ou de l'écoulement de leur contenu.

5. *Noir de fumée et suie* (§ XXVIII de l'annexe 1).

Le noir de fumée et les autres espèces de suie en poudre doivent être renfermés dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

Si la suie est fraîchement calcinée, elle doit être renfermée dans des tonneaux ou autres récipients placés dans de solides paniers et tapissés intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue.

La lettre de voiture doit mentionner si la suie est fraîchement calcinée ou non. A défaut de cette indication, la suie est traitée comme si elle était fraîchement calcinée.

mum, les *cartouches de fulmi-coton comprimé revêtues d'une couche de paraffine* (pour le fulmi-coton comprimé contenant 15 % d'eau et au-dessus et pour le fulmi-coton en flocons, ainsi que pour le fulmi-coton pour collodium contenant tous deux 35 % d'eau, voir n°s XXXIX et XL);

5. Les *amorces explosives* ou *capsules à percussion et les amorces pour mines* à détente électrique ou à friction,

sont soumises aux prescriptions suivantes:

A. Emballage.

En ce qui concerne le n° 1.

Les *cartouches de poudre noire pour armes à feu* (pour les cartouches métalliques, voir n° XXXVII) seront emballées dans des boîtes de carton fort et placées de telle façon qu'il ne reste entre elles aucun vide. Ces boîtes de carton devront être rangées les unes contre les autres, superposées et renfermées dans de fortes caisses en bois ou dans des tonneaux solides non garnis de cercles ou bandes de fer répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu et dont les jointures seront bouchées de telle sorte qu'aucune déperdition ne puisse avoir lieu. Les caisses ou tonneaux en bois pourront être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains formés de plusieurs couches de carton très fort, très dur et verni. Les caisses ne devront pas être fermées au moyen de clous.

Le poids des cartouches renfermées dans un colis isolé ne pourra dépasser 60 kilogrammes ni le poids du colis, emballage compris, être supérieur à 90 kilogrammes.

Les emballages devront porter, d'une manière apparente, l'inscription « cartouches pour armes à feu », soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 2.

Les *pièces d'artifice* devront être transportées dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solide, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu et dont les jointures devront être bouchées de manière qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Les caisses ou tonneaux ne devront pas être garnis de cercles ou bandes de fer. Il est permis de remplacer les caisses ou tonneaux en bois par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très dur et verni.

Le poids brut du colis isolé ne devra pas dépasser 90 kilogrammes.

L'emballage devra porter, d'une manière apparente, l'inscription « Pièces d'artifice », soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 3.

Les *mèches fulminantes* (à l'exception des *mèches de sûreté*) devront être transportées dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solides répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu, et dont les jointures devront être bouchées de manière qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Ces caisses ou tonneaux ne devront pas être garnis de cercles ou de bandes de fer. Les caisses ou tonneaux en bois pourront être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très dur et verni.

Le poids des mèches renfermées dans une caisse ou dans un tonneau ne pourra dépasser 60 kilogrammes, et celui du colis isolé, y compris l'emballage, être supérieur à 90 kilogrammes.

L'emballage devra porter, d'une manière apparente, l'inscription «Mèches fulminantes», soit imprimé sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le nº 4.

Les produits de *nitrocellulose,* notamment le *fulmi-coton* (cotton powder), le *fulmi-coton pour collodium* et le *papier fulminant* — à moins que ces objets ne soient exclus du transport sur les chemins de fer en vertu de dispositions spéciales — devront être transportés dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solides, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu et dont les jointures devront être bouchées de manière qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Ces caisses ou tonneaux ne devront pas être garnis de cercles ou bandes de fer. Il est permis de remplacer les caisses ou tonneaux en bois par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très dur et verni.

Les *cartouches de fulmi-coton comprimé* (en poudre) *revêtues d'une couche de paraffine* devront être empaquetées dans du papier solide. Ces cartouches, ainsi que le *fulmi-coton* et les *autres nitrocelluloses*, ne devront pas être pourvues d'amorces; elles ne devront pas même être réunies avec celles-ci dans le même emballage ou transportées avec elles dans le même wagon. Le fulmi-coton et les autres nitrocelluloses devront être enfermés très solidement dans des récipients étanches, de manière qu'aucune friction ne puisse avoir lieu sur le contenu.

Le poids brut d'un récipient rempli de *fulmi-coton* ou de tout *autre nitrocellulose* ne pourra pas dépasser 90 kilogrammes, ni le poids brut d'un récipient contenant des *cartouches de fulmi-coton* être supérieur à 35 kilogrammes.

L'emballage devra porter, d'une manière apparente, suivant son contenu, l'inscription «fulmi-coton» ou «cartouches de fulmi-coton», etc., soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le nº 5.

Amorces explosives ou *capsules à percussion* et *amorces pour mines à détente électrique* ou *à friction.*

a. *Amorces explosives ou capsules à percussion.*

1. Les amorces explosives ou capsules à percussion devront être emballées dans des boîtes en fer blanc solides, les unes à côté des autres, sur leur fond. Chaque boîte ne devra pas contenir plus de 100 pièces et l'emballage devra être fait de telle façon que le contenu ne puisse se mouvoir ou se déplacer, même en cas de secousse.

Les espaces vides dans les capsules et entre elles devront être remplis, pour les envois à destination d'Allemagne, avec de la sciure de bois sèche ou une matière analogue ne renfermant pas de sable. Pour les envois à destination d'Autriche-Hongrie, les espaces vides dans les capsules et entre elles ne devront pas être remplis. L'espace restant vide dans la boîte après le placement des capsules devra être comblé avec du papier buvard sec, exempt de sable.

Le fond et le côté intérieur du couvercle des boîtes en fer blanc devront être garnis de feutre ou de drap, et les parois intérieures de papier-carton, de manière que les capsules ne soient pas en contact direct avec le fer blanc.

2. Les boîtes en fer blanc ainsi remplies devront être empaquetées pièce par pièce dans du papier d'emballage, de telle sorte que le couvercle se trouve assez fortement pressé contre le contenu et que l'on n'entende aucun bruit de capsules non serrées en secouant les boîtes.

Les boîtes devront ensuite être enfermées dans une caisse en bois très solide, dont les parois auront une épaisseur de 22 millimètres au moins, de manière que l'ouverture de la capsule à percussion soit dirigée vers le couvercle; il conviendra d'éviter

autant que possible les espaces vides soit entre les boîtes soit entre celles-ci et les parois des caisses. Toutefois, afin de faciliter le déballage des boîtes, des espaces vides seront laissés dans chaque rangée, de préférence le long des parois des caisses, de manière que les boîtes puissent être enlevées aisément du bout des doigts.

Ces espaces vides devront, comme les autres espaces vides non prévus qui surviennent dans l'emballage de la caisse, être remplis avec du papier, de la paille, du foin ou de l'étoupe absolument secs; le couvercle devra être assujetti au moyen de vis en bois galvanisées, les trous de vis devront être faits, tant dans le couvercle que dans les parois de la caisse, avant le remplissage.

3. Le couvercle des caisses devra être serré de telle sorte qu'aucun mouvement ou déplacement du contenu ne puisse se produire; un avis indiquant le mode de déballage des caisses de capsules à percussion devra être collé sur le couvercle. Chaque caisse devra être renfermée dans une seconde caisse en bois plus grande, aussi solide que la première, d'une épaisseur de parois de 25 millimètres, fermée comme la précédente et de telle façon que le couvercle de la caisse intérieure soit dans le même sens que celui de la caisse extérieure.

Les espaces vides entre les deux caisses devront avoir 30 millimètres au moins et être remplis avec de la tontisse ligneuse, de la paille, de l'étoupe ou autres matières analogues.

4. Le couvercle de la caisse extérieure devra être clos de manière à peser sur celui de la caisse intérieure et à le maintenir solidement. Il devra également être pourvu de l'avis indiqué plus haut et d'une inscription mentionnant d'une manière très apparente les mots « Capsules à percussion — ne pas tourner ».

5. Chaque caisse ne devra pas contenir plus de 20 kilogrammes de capsules à percussion; elle sera munie de deux fortes poignées.

6. L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture, pour chaque envoi, un certificat revêtu de sa signature et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer et constatant l'observation des prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 5.

b. *Amorces électriques pour mines.*

1. Les *amorces électriques,* à *courts conducteurs* ou à *tête fixe,* devront être emballées debout dans des boîtes en fer blanc ne contenant chacune pas plus de 100 pièces. Les boîtes devront être remplies de sciure de bois ou de matières analogues.

Il est permis de remplacer les boîtes en fer blanc par des boîtes de carton fort et dur. Les boîtes remplies devront être placées dans une caisse soit en bois, soit en fer blanc solide qui elle-même sera renfermée dans une seconde caisse en bois. Les parois de la caisse intérieure, lorsque celle-ci sera en bois, devront avoir une épaisseur de 22 millimètres au moins, et celles de la caisse extérieure de 25 millimètres au moins.

2. Les amorces électriques adaptées soit à de longs conducteurs, dont les fils sont recouverts de guttapercha, soit à des tiges en bois, devront être liées ensemble par nombre de 10 au plus et être réunies dans des paquets dont chacun ne devra pas contenir plus de 100 pièces. Les amorces devront être rangées alternativement en sens inverse. Ces paquets seront liés ensemble par nombre de 5 au plus, enveloppés dans du papier d'emballage épais, ficelés et renfermés dans une caisse en bois ou en fer blanc solide garnie de foin, de paille ou d'une autre matière analogue. Cette caisse devra être placée dans une seconde caisse en bois dont les parois devront avoir une épaisseur d'au moins 25 millimètres.

3. Pour le reste, les dispositions énoncées sous a) 3 à 6 devront être observées.

c. *Les étoupilles*

seront emballées de la façon suivante:

1. L'extrémité du frotteur de chaque étoupille devra être enveloppée dans du papier, de manière que la boucle de tirage du frotteur soit cachée.
2. Les étoupilles ne pourront former des paquets de plus de 50. L'emballage de ces paquets sera fait de la façon suivante:

   La tête de l'étoupille sera revêtue de tontisse ligneuse (laine de bois) entourée de papier; les extrémités recourbées des frotteurs seront enfermées dans un sac de papier placé lui-même dans un second sac rempli de tontisse ligneuse. Afin d'éviter que les conducteurs ne s'accrochent ou ne soient arrachés, lors du déballage et de l'enlèvement du sac de papier, les extrémités des frotteurs ne devront, dans aucun cas, toucher directement la tontisse ligneuse.
3. Plusieurs de ces paquets, emballés de la manière indiquée, seront placés dans une simple caisse dont le poids ne devra pas être supérieur à 20 kilogrammes.
4. Les espaces vides dans les caisses devront être soigneusement remplis avec des morceaux de papier ou de tontisse ligneuse.
5. Les planches des caisses dont la longueur est subordonnée à celle des conducteurs devront avoir une épaisseur d'au moins 22 millimètres, et être exemptes de fissures ou de nœuds; afin de donner plus de solidité à la caisse, les jointures devront être ajustées au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres.
6. La marque de fabrique devra être inscrite sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

B. Remise à l'expédition.

Le transport de ces marchandises ne peut être effectué en grande vitesse.

L'expédition devra être réglée de telle sorte qu'il n'y ait pas, autant que possible, de solution de continuité jusqu'à la station frontière.

L'acceptation au transport d'envois à destination de lignes ou de stations ne pouvant pas recevoir des matières explosibles est interdite. Dans le cas où un envoi serait à destination d'une ligne ou d'un chemin de fer d'Autriche-Hongrie, sur lequel les trains de marchandises ne circulent que facultativement, il devrait être adressé à une personne domiciliée dans la localité où se trouve la station frontière de cette ligne ou de ce chemin de fer. Ce destinataire devra procéder immédiatement à l'enlèvement et se charger de la réexpédition, suivant les prescriptions existantes pour le transport ultérieur. Sur les lignes autrichiennes ou hongroises où ne circulent pas de trains de marchandises, le transport de fulmi-coton humide ou comprimé est seul autorisé par trains mixtes.

Les lettres de voiture ne devront pas s'appliquer à d'autres marchandises. L'indication de l'objet à transporter devra y être soulignée à l'encre rouge. Elles devront mentionner le nombre, l'espèce, les marques et numéros des récipients, ainsi que le poids brut de chaque colis. Une lettre de voiture spéciale devra être établie pour chaque colis de nitrocellulose.

Les lettres de voiture ne devront pas contenir la mention « gare restante ».

L'expéditeur devra déclarer dans la lettre de voiture que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions existantes; sa signature devra être dûment certifiée (soit par la police, soit par un notaire).

Les frais de transport devront être payés lors de la remise des objets au chemin de fer. Les envois grevés de remboursements ne peuvent être admis; la déclaration de l'intérêt à la livraison est également interdite.

C. Matériel de transport.

Les wagons employés pour ce genre de transport devront être couverts, ne présenter aucune fissure, avoir une toiture solide, des portes fermant bien, et, en règle générale, pas de frein. Ils seront munis de tampons et de tendeurs élastiques.

Les wagons dans l'intérieur desquels se trouvent des clous en fer, des vis, écroux, etc. ne pourront être employés.

Les portes et les fenêtres des wagons devront toujours être fermées et les jointures bouchées. Les ouvertures ne devront pas être fermées avec du papier.

Les wagons dont les boîtes à graisse viennent d'être renouvelées ou ceux qui doivent être envoyés à l'atelier dans un délai rapproché pour être visités, ne pourront être employés.

Les objets de nature explosive ne devront être transbordés en cours de route que dans le cas de nécessité absolue. Les chemins de fer devront prendre entre eux les arrangements nécessaires pour que le transport puisse être effectué dans le même wagon, de la station expéditrice jusqu'à la station destinataire.

D. Chargement.

Les récipients (caisses, tonneaux) devront être placés dans le wagon de telle sorte qu'ils soient garantis contre tout frottement, secousse, heurt, renversement et qu'ils ne puissent tomber des rangées supérieures du chargement. Les tonneaux, notamment, devront être placés horizontalement et non debout; ils devront être rangés parallèlement à la longueur du wagon et garantis contre tout mouvement roulant par des cales en bois placées sous des couvertures.

Le chargement des wagons ne devra pas être supérieur aux deux tiers de leur poids de charge. Le nombre des rangées superposées sera limité à trois.

Il est permis de transporter des explosifs, jusqu'à concurrence de 1000 kilogrammes, avec d'autres objets, à la condition que ces autres objets ne soient pas facilement inflammables et que leur déchargement n'ait pas lieu avant celui des explosifs.

Il est défendu de transporter ensemble, dans un même wagon, le *fulmi-coton* ou *autres produits* de *nitrocellulose* avec des *cartouches de poudre noire pour armes à feu,* des *pièces d'artifice* et des *mèches fulminantes* ou *amorces.* (Pour le fulmi-coton comprimé, mouillé, voir n° XXXIX.)

E. Dispositions ultérieures.

Seront applicables, en outre:

a.

Au transport sur les chemins de fer *autrichiens:* les dispositions suivantes de l'arrêté du ministre du commerce, en date du 1er juillet 1880 *(Reichsgesetzblatt* n° 79), réglementant le transport des objets explosifs par chemins de fer:

En ce qui concerne la *remise au transport:* § 8, alinéas 1er et 2, et § 9, alinéa 1er;

En ce qui concerne le *matériel de transport:* § 17, alinéa 2, et § 18;

En ce qui concerne le *chargement:* § 19 et § 24 avec la modification suivante: pour les envois en provenance d'Allemagne, les étiquettes bleues indiquant en grands caractères le contenu du wagon devront être apposées sur les wagons par la station frontière;

En ce qui concerne la *formation du train:* les §§ 25 à 28;

En ce qui concerne les *précautions à observer dans les gares et en cours de route:* les §§ 29 à 32 et le § 34, ce dernier avec la modification suivante: pour les en-

vois en provenance d'Allemagne, l'avis télégraphique d'arrivée qui est adressé à la station destinataire devra être lancé par la station frontière;

Enfin, en ce qui concerne la *livraison des marchandises après l'arrivée à destination:* les §§ 35, 36 et 37, ce dernier, quoique les lettres de voiture pour les provenances d'Allemagne ne contiennent pas la clause prescrite dans l'art. 14 pour le trafic intérieur, et avec cette modification, qu'en cas de non-enlèvement l'envoi ne pourra jamais être renvoyé à l'expéditeur résidant à l'étranger.

b.

Au transport sur les chemins de fer *hongrois:* les prescriptions y relatives de l'arrêté du ministre royal des travaux publics et des voies de communications de Hongrie, en date du 1er juillet 1880.

c.

Au transport sur les chemins de fer d'*Allemagne*, des articles dénommés aux chiffres 1, 2, 3, 4: les autres prescriptions de la *Verkehrs-Ordnung* pour les chemins de fer d'Allemagne, notamment celles qui figurent à l'annexe B, n° XXXVI:

B. Remise au chemin de fer, alinéas 8 et 9,

C. Matériel de transport, alinéa 6,

D. Chargement, alinéas 5, 6 et 7,

E. Mesures de précaution à observer dans les gares et en cours de route,

F. Désignation des trains et adjonction aux trains de wagons contenant des matières explosibles,

G. Accompagnement des envois de matières explosibles,

H. Avertissement des stations de la ligne empruntée et des administrations qui participent au transport,

I. Arrivée à la station destinataire et enlèvement des envois.

L'obligation d'accompagner les envois à destination d'Allemagne n'est toutefois imposée qu'à partir de la station frontière.

Les prescriptions énoncées de B à I ne seront pas applicables aux envois des « amorces explosives ou capsules à percussion » dont il a été fait mention plus haut, dans le n° 5.

XXXVII.

Les *cartouches chargées*, notamment:

1. Les *cartouches métalliques* (dont les *douilles sont entièrement en métal*), et

2. les *cartouches en carton, garnies d'un revêtement métallique,* seront transportées dans les conditions suivantes:

a. Pour les cartouches métalliques, les projectiles devront être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre que la poudre s'en échappe. Pour les cartouches en carton garnies extérieurement ou intérieurement d'un revêtement métallique, la charge entière de poudre contenue dans le revêtement métallique doit être fermée hermétiquement par une ou plusieurs bourres serrantes, de façon que la poudre ne puisse passer, même dans le cas où la cartouche serait brisée au-dessus du revêtement métallique.

b. Les cartouches devront être parfaitement assujetties dans des boîtes en fer blanc ou en carton solide de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces boîtes seront placées les unes à côté des autres et en rangées superposées dans une caisse en bois très forte, dont les parois devront avoir de 25 à 30

6. *Cartouches métalliques et cartouches en carton garnies intérieurement d'un revêtement métallique jusqu'à la hauteur de la charge de poudre.*

Les cartouches métalliques et cartouches en carton garnies intérieurement d'un revêtement métallique jusqu'à la hauteur de la charge de poudre sont admises au transport aux conditions suivantes:

a) Pour les cartouches métalliques, les projectiles doivent être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre.

Pour les cartouches en carton, la charge entière de poudre, contenue dans le revêtement métallique doit être fermée hermétiquement par une ou plusieurs bourres serrantes, de façon que la poudre ne puisse tamiser, même dans le cas où la cartouche serait brisée au-dessus du revêtement métallique.

b) Les cartouches devront être parfaitement assujetties dans des récipients en fer blanc ou en carton solide. Ces récipients seront placés dans de très fortes caisses en bois dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur; les espaces vides devront,

millimètres d'épaisseur; les espaces vides devront, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier ou d'étoupe sèche, de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des boîtes intérieures durant le transport.

c. Le poids maximum des cartouches contenues dans une caisse ne pourra dépasser 30 kilogrammes, le poids maximum brut d'une caisse ne pourra dépasser 50 kilogrammes.

d. Les caisses ne pourront être fermées au moyen de clous en fer; elles devront porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu et être munies de plombs.

e. Les lettres de voiture devront être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs apposés sur les caisses. Cette attestation devra être conçue ainsi qu'il suit:

«Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe et portant la marque .... sur le plomb, est conforme, en ce qui concerne l'emballage intérieur et extérieur, aux dispositions arrêtées entre l'Allemagne, d'une part, et l'Autriche-Hongrie, d'autre part, en complément de l'annexe 1 de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, sous nº XXXVII.»

Dans les projets de convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas d'une part, et entre les Pays-Bas et l'Autriche-Hongrie d'autre part, ainsi que dans le projet élaboré par le Département fédéral suisse des chemins de fer, la disposition préliminaire est ainsi conçue:

Cartouches chargées avec de la poudre noire pour armes à feu portatives à savoir: Pour le reste, même texte que ci-dessus.

XXXVIII.

Les pièces d'artifice fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues seront transportées aux conditions suivantes:

1. Elles ne devront contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et de ferro-cyanure de potassium; elles ne devront également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, et en général, aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles devront se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne pourra contenir plus de 30 grammes de poudre *en grains*.
2. Le poids total des matières inflammables contenues dans les pièces d'artifice réunies en un *même colis* ne peut dépasser 20 kilogrammes; et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition: 2,5 kilogrammes.
3. Les pièces d'artifice devront être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons entourés de fort papier, soit dans du carton ou dans du papier d'emballage solide; l'amorce de chaque pièce devra être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport devront être complètement remplies et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étoupe, des déchets de papier ou des matières analogues, afin que, même en cas de secousse, aucun déplacement des paquets ne puisse avoir lieu. Les matières employées pour combler les espaces vides devront être très

les cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier ou d'étoupes, de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport.

c) Le poids maximum brut d'une caisse ne pourra dépasser 100 kg. Les caisses pesant brut plus de 10 kg. seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention.

d) Les caisses ne pourront pas être fermées au moyen de clous en fer; elles devront porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu et être munies de plombs.

e) Les lettres de voiture devront être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs apposés sur les caisses.

Cette attestation devra être conçue comme suit:

« Le soussigné certifie que les conditions réglementaires prévues au nº 6 de la convention spéciale passée le . . . . . 1893, entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas pour le transport des marchandises par chemins de fer ont été observées en tous points pour l'envoi indiqué à la lettre de voiture ci-jointe et portant la marque . . . sur le plomb. »

7. *Pièces d'artifice.*

Les pièces d'artifice sont admises au transport sur le territoire de chaque Etat où leur transport est autorisé, à charge de se conformer aux règlements intérieurs de chaque Etat, existants ou à intervenir.

propres et absolument sèches; pour cette raison, l'emploi de foin frais ou d'étoupe grasse, par exemple, est prohibé. Il est également interdit d'emballer dans la même caisse des pièces d'artifice et d'autres objets.

4. Les caisses devront être faites avec de fortes planches d'une épaisseure de 22 millimètres au moins; leurs côtés seront ajustés au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres et le fond et le couvercle avec des vis d'une longueur suffisante. L'intérieur des caisses devra être entièrement tapissé de papier fort et résistant. Il ne devra rester sur l'extérieur des caisses ni trace ni résidu des matières contenues dans les pièces d'artifice. Le volume de la caisse ne devra pas dépasser 1,2 mètre cube, son poids brut ne pourra être supérieur à 75 kilogrames. Les caisses devront porter, d'une manière apparente, l'inscription: «Pièces d'artifice de poudre en poussière» ainsi que le nom de l'expéditeur. Chaque envoi devra en outre être accompagné d'une déclaration indiquant l'espèce des pièces d'artifice qu'il contient, et spécifiant, notamment, si ce sont des fusées, des roues, des pièces d'artifiee pour salon, etc.
5. Chaqne envoi devra être accompagné d'une déclaration de l'expéditeur attestant que prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 4 ont été observées; la signature devra être dûment certifiée (soit par la police, soit par un notaire).

XXXIX.

Le fulmi-coton comprimé avec 15% d'eau ou plus sera admis au transport aux condition suivantes:

1. Il devra être soigneusement emballé dans de récipients étanches, résistants, aux parois solides. Ces récipients devront porter, d'une manière apparente, l'inscription: «Fulmi-coton mouillé, comprimé.» Le poids maximum de chaque colis isolé ne pourra être de plus de 90 kilogrammes.
2. Cette matière ne devra être admise ni au transport par grande vitesse, ni au transport par trains de voyageurs; le transport par trains mixtes n'est autorisé que pour les lignes sur lesquelles ne circulent pas de trains de marchandises.
3. L'expéditeur devra déclarer dans la lettre de voiture que la nature du fulmi-coton et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées; sa signature devra être dûment certifiée (soit par la police, soit par un notaire).
4. Le fulmi-coton ne pourra être transporté avec d'autres marchandises, dans un même wagon, que si celles-ci ne sont pas facilement inflammables.
5. La réunion dans le même wagon de *cartouches pour armes à feu, pièces d'artifice, mèches ou amorces explosives* et de fulmi-coton est interdite.
6. Au surplus, les objets dénommés au nº XXXVI de la présente Convention pourront, sous réserve de l'observation des prescriptions qui leur sont applicables, être transportés dans un même wagon avec du fulmi-coton, à la condition que le déchargement du fulmi-coton ait lieu en même temps que celui desdits objets et que les récipients employés pour l'emballage du fulmi-coton ne soient pas garnis de bandes de fer.
7. Les wagons découverts employés au transport du fulmi-coton devront être bâchés.

XL.

Le *fulmi-coton sous forme d'ouate* et le *fulmi-coton pour collodium* seront acceptés au transport dans des récipients hermétiquement fermés, emballés dans des caisses en bois solides, à la condition qu'ils contiendront au moins 35% d'eau.

La lettre de voiture devra contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures devront être dûment certifiées (soit par la police, soit par un notaire).

Dans le cas où ces matières contiendraient moins de 35 % d'eau, les prescriptions énoncées au nº XXXVI, chiffre 4, leur seraient applicables.

XLI.

Les *bonbons explosibles* seront admis au transport à la condition qu'ils seront enfermés par nombre de 6 à 12 dans des cartons et que ces cartons seront emballés dans des caisses en bois.

Même observation qu'au chiffre III.

XLII.

Les *feux de Bengale préparés au schellack (feux de Bengale de salon) sans amorces* (les *papiers nitrés, bougies fulminantes, lances fulminantes, allumettes munies d'un feu de Bengale* et *autres objets analogues)* devront être emballés dans des caisses en fer blanc ou en bois solidement emmanché, dont le volume ne devra pas dépasser 1,2 mètre cube. L'emballage devra être effectué avec soin et de telle sorte que les caisses ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses en bois devront porter à l'extérieur une inscription indiquant leur contenu.

Même observation qu'au chiffre III.

XLIII.

Les *mèches* et *amorces* explosives seront admises aux conditions suivantes:

1. Elles seront emballées dans des boîtes en carton qui ne devront pas en contenir plus de 100 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse inflammable de plus de 0,75 grammes. Les paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes, et chaque rangée plus de 12 boîtes. Ils seront solidement enveloppés dans du papier.
2. Les paquets devront être renfermés dans des caisses en fer blanc ou en bois très solides d'un volume de 1,2 mètre cube au maximum, et seront placés de manière qu'il reste un espace vide de 30 millimètres au moins entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide devra être comblé avec de la tontisse ligneuse, de la paille, de l'étoupe ou une matière analogue, afin que, même en cas de secousses, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne pourront être emballés avec d'autres objets.
3. Les caisses devront porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent ainsi que le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.
4. Chaque envoi devra être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

XLIV.

Les *pois fulminants* seront admis aux conditions suivantes:

1. Ils devront être emballés, par nombre de 1000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants ne devront pas contenir, en totalité, plus de 0,5 grammes de fulminate d'argent.

2. Les boîtes devront être placées dans des caisses en fer blanc ou en bois solides, d'un volume de $0{,}5$ mètre cube au plus; un espace vide de 30 millimètres au moins devra exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide sera rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe ou de toute autre matière analogue, afin que, même en cas de secousses, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne pourront être emballés avec d'autres objets.
3. Les caisses devront porter, d'une manière apparente, l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.
4. Chaque envoi sera accompagné d'une déclaration revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

Même observation qu'au chiffre III.

XLV.

L'acide carbonique sous forme de gaz et le *carbure d'hydrogène* ne seront acceptés au transport que si leur pression ne dépasse pas 20 atmosphères et s'ils sont renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu, ayant, dans le délai d'une année avant la remise au transport, supporté à l'épreuve officielle, sans avoir subi une déformation persistante, une pression égale à $1\frac{1}{2}$ fois au moins celle que produit l'acide carbonique ou le carbure d'hydrogène au moment de la remise au chemin de fer. Chaque récipient devra être pourvu d'une ouverture permettant de voir l'intérieur, d'une soupape de sûreté, d'un robinet, d'une soupape permettant de le remplir ou de le vider, ainsi que d'un manomètre. L'épreuve officielle devra être renouvelée tous les ans. Le récipient devra porter, d'une manière apparente, l'indication de la date et du résultat de la dernière épreuve. L'expéditeur devra déclarer dans la lettre de voiture que même dans le cas où la température s'élèverait jusqu'à 40 degrés Celsius, la pression de l'acide carbonique ou du carbure d'hydrogène expédié ne dépassera pas 20 atmosphères. La station de départ devra vérifier si les prescriptions ci-dessus énoncées ont été observées. Elle comparera notamment l'élévation du manomètre avec le résultat de la dernière épreuve officielle inscrite sur les récipients, afin de s'assurer que la résistance desdits récipients est suffisante.

Même observation qu'au chiffre III.

XLVI.

Les *gaz liquéfiés (acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniaque, chlore, acide sulfureux anhydre* et *phosgène)* ne seront admis au transport qu'aux conditions suivantes:

1. Ces produits devront être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu; toutefois le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre.

a. Ces récipients devront avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la hauteur est indiquée ci-après au chiffre 2, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans pour les récipients destinés au transport de l'acide carbonique, du protoxyde d'azote et de l'ammoniaque, et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène.

b. Ils devront porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou

8. *Gaz liquéfiés (acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniaque et chlore).*

Ces produits ne sont admis au transport que renfermés dans des récipients en fer ou en acier qui doivent:

a) avoir supporté à l'épreuve officielle à renouveler au moins tous les trois ans pour l'acide carbonique, le protoxyde d'azote et l'ammoniaque et au moins tous les ans pour le chlore une pression intérieure telle qu'elle est déterminée au chiffre 2 ci-après sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures;

b) porter une marque officielle placée à un endroit bien apparent qui indique le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut recevoir en conformité des dispositions du chiffre 2, ainsi que la date de la dernière épreuve;

c) être muni de chapes vissées aux récipients et destinées à protéger les soupapes; ces chapes doivent être du même métal que les récipients.

le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du chiffre 2, ainsi que la date de la dernière épreuve.

c. Les soupapes devront être protégées par des chapes du même métal que les récipients; ces chapes seront vissées aux récipients.

Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène pourront être pourvus de chapes en fer forgé.

Les récipients devront être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Les récipients destinés au transport du phosgène pourront être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape au lieu de soupapes. Ces bouchons devront fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir.

2. La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit:

a. Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote: à 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par $1{,}_{34}$ litre de capacité du récipient. Par exemple, un récipient de la capacité de $13{,}_{40}$ litres d'eau ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides.

b. Pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par $1{,}_{86}$ litre de capacité du récipient.

c. Pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par $0{,}_{9}$ litre de capacité.

d. Pour l'acide sulfureux et le phosgène, à 30 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par $0{,}_{8}$ litre de capacité.

3. Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne pourront être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois.

Même observation qu'au chiffre III.

XLVII.

Le *chlorure de méthyle* ne peut être transporté que dans des récipients en métal solides, hermétiquement fermés et par wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches aux frais de l'expéditeur.

Même observation qu'au chiffre III.

XLVIII.

Le *trichlorure de phosphore*, l'*oxychlorure de phosphore* et le *chlorure d'acétyle* ne sont admis que s'ils sont présentés au transport:

1. dans des récipients en plomb ou en cuivre absolument étanches et hermétiquement clos; ou

2. dans des récipients en verre; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:

a. L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri. Les bouchons de verre devront être enduits de paraffine; et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles sera recouvert d'une enveloppe en parchemin.

Les récipients doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

2. La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixées comme suit:

a) Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote: à 250 atmosphères et 1 kg. de liquide par $1_{,34}$ litre de capacité du récipient. Par exemple, un récipient de la capacité de $13_{,40}$ litres d'eau ne pourra contenir plus de 10 kg. d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides.

b) Pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kg. de liquide par $1_{,86}$ litre de capacité du récipient.

c) Pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kg. de liquide par $0_{,9}$ litre de capacité.

3. Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne pourront être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces articles ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois.

9. *Chlorure de méthyle.*

Cet article ne peut être transporté que dans des récipients en tôle de fer ou d'acier parfaitement étanches et hermétiquement fermés, timbré par l'autorité compétente à 12 atmosphères et chargés sur wagons ouverts.

Pendant les mois d'avril à octobre inclus, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur.

b. Les bouteilles *dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes* devront être placées dans des récipients *en métal* pourvus d'anses ; un espace vide de 30 millimètres devra exister entre les bouteilles et les parois des récipients ; les espaces vides seront soigneusement comblés avec du sable tamisé sec, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.

c. Les bouteilles *contenant 2 kilogrammes au moins* seront admises au transport dans des *caisses en bois* solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne pourra renfermer plus de *quatre* bouteilles. Celles-ci devront être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse ; cet espace vide sera soigneusement comblé avec du sable tamisé sec, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.

d. Le couvercle des récipients dont il est parlé aux lettres *b* et *c* devra porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre

Même observation qu'au chiffre III.

XLIX.

Le *pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore)* est soumis aux prescriptions du nº XLVIII ; toutefois, l'emballage prescrit au chiffre 2 *b* n'est exigé, pour ce produit, que lorsque les bouteilles contiennent plus de 5 kilogrammes. Pour les bouteilles de 5 kilogrammes et au-dessous, l'emballage indiqué au chiffre 2 *c* est suffisant.

Même observation qu'au chiffre III.

L.

Le *bioxyde d'hydrogène* devra être remis au transport dans des récipients non hermétiquement fermés et ne pourra être transporté qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

Lorsque l'expédition aura lieu en touries, bouteilles ou cruchons, ces récipients devront être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus, les uns et les autres, de poignées.

Même observation qu'au chiffre III.

LI.

Les *préparations* formées d'un *mélange d'huile de térébenthine* ou d'*alcool* avec de la *résine,* telles que les *vernis* à l'*alcool* et les *siccatifs,* sont soumises aux prescriptions suivantes :

1. Lorsque ces préparations seront expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients devront être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns ou les autres de poignées solides et commodes.

   Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils devront être parfaitement étanches et bien fermés.
2. Les préparations composées d'huile de térébenthine et de résine qui répandent une mauvaise odeur ne pourront être transportées que sur wagons découverts.
3. Voir, en ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, la disposition complémentaire ajoutée au nº XXXV de l'annexe I de la Convention de Berne.

Même observation qu'au chiffre III.

LII.

La *limaille de fer ou d'acier grasse* (provenant des tours ou des machines à forer, etc.) et les *résidus de la réduction du nitrobenzole des fabriques d'aniline,* qui ne seront

10. *Préparations formées d'un mélange d'huile de térébenthine ou d'alcool avec de la résine, telles que les vernis à l'alcool et les siccatifs.*

1. Lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et être bien emballés dans des caisses ou des paniers munis de solides poignées.

   Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et bien fermés.
2. Les préparations composées d'huile de térébenthine et de résine qui répandent une mauvaise odeur ne peuvent être transportées que sur wagons découverts.
3. Quand ces préparations sont livrées au transport en quantité ne dépassant pas 10 kg. par espèce, il est permis de les réunir en un colis, tant entre elles qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions. Ces substances renfermées dans des flacons de verre ou de fer blanc doivent être emballées solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles et être désignées nominativement dans la lettre de voiture.

pas présentés au transport dans des récipients en fer blanc solides et hermétiquement clos, ne pourront être transportés que par wagons en fer munis de couvercles ou revêtus de bâches.

La lettre de voiture devra indiquer si la limaille de fer ou d'acier est grasse ou non; en cas de non-indication elle sera considérée comme grasse.

Même observation qu'au chiffre III.

LIII.

Le papier graissé ou *huilé* et les *fuseaux faits de ce papier* ne pourront être expédiés qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

Même observation qu'au chiffre III.

LIV.

Les transports d'*acide nitrique ordinaire* et d'*eau-forte* sont soumis aux prescriptions édictées au nº XV. Lorsque ces produits seront présentés au transport soit dans des touries ou dans des bouteilles en verre, soit dans des cruchons, les prescriptions suivantes devront, en outre, être observées:

1. La paille, le foin et autres matières employées pour l'emballage des touries, bouteilles ou cruchons dans des récipients ou paniers en osier devront avoir été fortement imprégnées préalablement d'une solution de chlorure de calcium, destinée à les rendre ininflammables en cas de contact direct avec le feu. La solution de chlorure de calcium pourra être remplacée par une solution de sulfate de soude, de chlorure de sodium, de chlorure de magnésium, de sulfate de magnésie ou de chlorure de fer.
2. Lors du chargement ou du déchargement, les récipients ou paniers ne devront être transportés ni sur des chariots, ni sur les épaules ou sur le dos, mais seulement au moyen des poignées dont ils sont munis.
3. Les récipients ou paniers devront être assujettis aux parois du wagon et entre eux au moyen de cordes. Ils ne devront pas être placés les uns sur les autres, mais à côté l'un de l'autre.

Même observation qu'au chiffre III.

LV.

Le *fumier* et les *matières fécales*, y compris celles *provenant des fosses d'aisance*, ne seront admis que par wagons complets et aux conditions suivantes:

1. Le chargement et le déchargement seront opérés par l'expéditeur ou par le destinataire qui devront, en outre, procéder au nettoyage prescrit par les règlements de l'administration.
2. L'administration fixera le moment et les délais dans lesquels le chargement et le déchargement ainsi que l'acceptation au transport et la livraison doivent avoir lieu. Elle indiquera également par quel train l'expédition doit être effectuée.
3. Le fumier sec non comprimé sera expédié dans des wagons découverts, revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur.
4. Les autres matières fécales, y compris celles provenant des fosses d'aisance, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne pourront être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts. Dans tous les cas, les mesures nécessaires devront être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du

11. *Papier graissé ou huilé et fuseaux faits de ce papier.*

Ces articles ne peuvent être expédiés qu'en wagons fermés ou en wagons découverts et bachés.

12. *Fumier et matières fécales.*

Sont admis au transport par wagons complets et aux conditions suivantes:

1. Le fumier sec est expédié en vrac, dans des wagons découverts, bâchés au moyen d'agrès à fournir par l'expéditeur.
2. Les matières fécales, y compris celles provenant des fosses d'aisances, ne peuvent être expédiées que dans des wagons-citernes parfaitement étanches ou dans des récipients très-solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts.

   Dans tous les cas, les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeurs méphitiques.
3. Le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
4. Les frais de désinfection sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeur méphitique.

5. Ces matières ne pourront être chargées avec d'autres marchandises.
6. Le chemin de fer sera en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
7. Les frais de désinfection éventuelle seront à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Dans les projets de convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas, d'une part, entre l'Autriche et les Pays-Bas, d'autre part, et dans le projet de convention du Département fédéral suisse des chemins de fer, le transport dans des wagons-citernes est prévu par les dispositions indiquées au chiffre 4.

LVI.

Les *caillettes de veau fraîches* ne seront admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes:

1. Elles devront être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette.
2. Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur devra être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes.
3. La lettre de voiture devra contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des chiffres 1 et 2 ont été observées.
4. Le chemin de fer pourra exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
5. Les frais de désinfection éventuelle du wagon seront à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Même observation qu'au chiffre III.

Ces transports restent d'ailleurs soumis aux règlements en vigueur sur le territoire de chacun des Etats contractants.

Le guano et les engrais artificiels sont admis au transport sans aucune condition spéciale.

13. *Caillettes de veau fraîches.*

Sont admises au transport dans des récipients étanches et aux conditions ci après:

1. Les caillettes doivent être débarrassées de tout restant d'aliment et être salées de telle sorte qu'il soit employé 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette.
2. Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes.
3. La lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les §§ 1 et 2 ont été observés.
4. Le chemin de fer peut exiger que le prix de transport soit payé au départ.
5. Les frais de désinfection éventuelle du wagon tombent à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 2.

L'admission au transport sous certaines conditions des marchandises exclues par le 4me du § 1 des Dispositions réglementaires de la Convention de Berne, ou la concession de conditions moins rigoureuses que celles stipulées pour les marchandises admises conditionnellement par l'annexe 1 des dites Dispositions réglementaires ou par la présente convention, pourront faire l'objet de tarifs communs entre deux ou plusieurs compagnies ou administrations de chemins de fer.

Ces tarifs communs seront élaborés par voie d'entente directe entre les compagnies ou administrations à ce dûment autorisées.

Les dits tarifs seront soumis à l'approbation des autorités auxquelles sont confiées, dans chaque Etat, l'homologation ou la fixation des tarifs et la surveillance des chemins de fer. Ils ne pourront être rendus exécutoires que lorsque l'approbation de tous les Etats sur le territoire desquels les dits tarifs devront être appliqués aura été notifiée aux compagnies ou administrations intéressées.

PROJET.

II.

Annexe II à la convention spéciale conclue entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie pour faciliter le transport réciproque sur les lignes de chemins de fer des deux pays, des objets admis conditionnellement au transport, conformément au dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

La convention spéciale conclue entre l'Autriche-Hongrie et l'Empire d'Allemagne, en complément de l'Annexe 1 de la Convention internationale, sera modifiée et augmentée ainsi qu'il suit:

N° VIII*a*.

Intercaler après le n° VIII le n° VIII*a*:

([1]) L'éther sulfurique ne peut être expédié que:

1. dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien soudés et contenant au maximum 500 kilogrammes, ou

2. dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum et emballés conformément aux prescriptions suivantes:

a. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles;

b. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et denses, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux mélangé avec du verre soluble.

([2]) Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 1,55 litre de capacité du récipient, par exemple, un récipient en métal de la capacité de 15,50 litres d'eau ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'éther sulfurique.

([3]) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le n° XXXV.

N° IX.

Rayer de l'alinéa 1er les mots « éther sulfurique ainsi que ».

N° X.

Intercaler après l'alinéa 1er, chiffre 3, le nouvel alinéa suivant:

« Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 0,825 litre de capacité du récipient. »

N° XI.

Rayer dans l'alinéa 1er après les mots «au n° IX» les mots «pour l'éther sulfurique».

N° XV.

Intercaler au commencement de l'alinéa 1er, après les mots: «(voir pour celui-ci le n° XVII)» — les mots: «ainsi que le chlorure de soufre», et

Remplacer aux chiffres 2 et 4 les mots: «acides minéraux» et: «les acides minéraux» par les mots: «ces produits».

N° XIX.

Remplacer dans l'alinéa 1er les mots: «(voir n° IX)» par les mots: «(voir n° VIII*a*)».

N° XXXI.

Remplacer les alinéas 1 et 2 par les suivants:

(1) La laine, les poils, la laine artificielle, le coton, la soie, le lin, le chanvre, le jute à l'état brut sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, et sous forme de chiffons ou d'étoupes; les cordages, les courroies de coton et de chanvre, les mailles de corps, les mailles de jeu (pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa 3) ne devront être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, que dans des wagons couverts, ou dans des wagons ouverts munis de bâches.

(2) La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

N° XXXII.

Ce numéro doit être ainsi rédigé:

Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que les peaux fraîches non salées, les graisses, les tendons, les os, les cornes, les onglons ou sabots, les rognures de peaux fraîches servant à fabriquer la colle non passées à la chaux, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux mentionnés aux nos LV et LVI, seront acceptés aux conditions suivantes:

1. Il appartiendra à l'administration de fixer l'heure et le délai du chargement et du déchargement ainsi que du camionnage au départ et à l'arrivée et de déterminer le train par lequel sera effectué le transport.

2. Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par *expéditions partielles*, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides.

3. Les expéditions partielles des objets de cette catégorie non dénommés ci-dessus au chiffre 2 ne sont admises qu'emballées dans des fûts, cuveaux ou caisses solides et bien clos. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les fûts, cuveaux ou caisses. Le transport doit être effectué par wagons ouverts.

4. Les tendons frais, les rognures de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces matières, en outre les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes:

a. Du 1er mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides non déchirés ou raccommodés. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une couverture d'un tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette couverture doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

b. Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une couverture de tissus très fort (toile à houblon) et cette couverture doit être elle-même entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première couverture doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

c. Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des fûts ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

5. Le transport par charge complète des matières non dénommées au n° 4 ci-dessus, mais analogues à celles qui sont indiquées dans ce n°, doit être effectué par wagons ouverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches.

6. Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport.

7. Les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquelles des matières de ce genre ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique.

8. Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

N° XXXIII.

Ce numéro doit être ainsi rédigé:

Le soufre n'est transporté que par wagons couverts ou par wagons ouverts munis de bâches.

N° XXXV.

Intercaler avant le n° «IX» (deux fois) le n° «VIII *a*».

N° XXXVI.

Ce numéro doit être ainsi rédigé:

1. Les cartouches pour armes à feu contenant de la poudre noire ou d'autres matières explosibles, si toutefois ces dernières sont spécialement admises au transport par chemin de fer en Autriche-Hongrie (pour les cartouches chargées d'armes à feu, c'est-à-dire: 1° pour les cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal, et 2° les cartouches en carton garnies intérieurement d'un revêtement métallique, en outre pour les capsules pour armes à feu et projectiles, voir les n°s XXXVII et XXXVII*a*).

2. Les pièces d'artifice en tant qu'elles ne contiennent pas de matières exclues du transport par chemin de fer, conformément au § 1, chiffre 4, des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur les transports par chemins de fer (pour les pièces d'artifice chargées de poudre en poussière et mélanges analogues, voir le n° XXXVIII, et pour les feux de bengale, le n° XLII).

3. Les mèches, à l'exception des mèches de sûreté (voir pour celles-ci le n° IV de l'annexe 1 à la Convention internationale sur les transports de marchandises par chemins de fer).

4. La nitrocellulose, notamment le fulmi-coton, le fulmi-coton pour collodium et le papier fulminant (à la condition que ces matières présentent un état d'humidité de 20 % d'eau au minimum), en outre les cartouches de fulmi-coton comprimé revêtues d'une couche de paraffine (pour le fulmi-coton comprimé contenant 15 % d'eau et plus et pour le fulmi-coton en flocons, ainsi que pour le fulmi-coton pour collodium contenant tous deux 35 % d'eau, voir les n°s XXXIX et XL).

5. Les amorces explosibles, telles que capsules à percussion et les amorces pour mines à détente électrique ou à friction, sont soumises aux prescriptions suivantes:

A. *Emballage.*

En ce qui concerne le n° 1:

(1) Les cartouches pour armes à feu doivent être emballées par rangées dans des boîtes de carton fort et de telle sorte qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces boîtes de carton devront être rangées les unes contre les autres, superposées et renfermées dans de fortes caisses en bois ou dans des tonneaux solides non garnis de cercles ou bandes de fer, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu et dont les jointures seront bouchées de telle sorte qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Les caisses ou tonneaux en bois pourront être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très dur et verni Les caisses ne devront pas être fermées au moyen de clous.

(2) Le poids des cartouches renfermées dans un colis isolé ne pourra dépasser 60 kilogrammes, ni le poids du colis, emballage compris, être supérieur à 90 kilogrammes.

(3) Les emballages devront porter d'une manière apparente l'inscription « cartouches pour armes à feu chargées de . . . . .», soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne les n°s 2 et 3:

(Aucun changement.)

En ce qui concerne le n° 4:

(1) Les produits de nitrocellulose, notamment le fulmi-coton, le fulmi-coton pour collodium et le papier fulminant — à moins que ces objets ne soient exclus du transport sur les chemins de fer, en vertu de dispositions spéciales — devront être emballés dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solide, non garnis de cercles ou bandes de fer, répondant par leur dimensions au poids de leur contenu, et de telle sorte qu'aucune friction du contenu ne puisse se produire. Les caisses ou tonneaux en bois pourront être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très dur et verni. Les caisses ne devront pas être fermées au moyen de clous.

(2) Les cartouches de fulmi-coton comprimé (en poudre), revêtues d'une couche de paraffine, devront avant leur mise dans les récipients être empaquetées dans du papier solide.

Ces cartouches, ainsi que le fulmi-coton et les autres nitrocelluloses, ne devront pas être pourvues d'amorces. Elles ne devront pas même être réunies avec celles-ci dans

le même emballage ou transportées avec elles dans le même wagon. Le fulmi-coton et les autres nitrocelluloses devront être enfermés dans des récipients étanches.

(3) Le poids brut d'un récipient rempli de fulmi-coton ou de toute autre nitro-cellulose ne pourra pas dépasser 90 kg., ni le poids brut d'un récipient contenant des cartouches de fulmi-coton être supérieur à 35 kg.

(4) Les récipients devront porter d'une manière apparente, suivant leur contenu, l'inscription «fulmi-coton, ou cartouches de fulmi-coton, etc.», soit imprimée sur étiquette soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le nº 5:

Les amorces explosives, telles que capsules à percussion et amorces pour mines à détente ou à électrique friction.

a. Amorces explosives ou capsules à percussion.

1. (1) Les amorces explosives et les capsules à percussion devront être emballées dans des boîtes en fer-blanc solides, les unes à côté des autres, de manière que l'ouverture des capsules soit dirigée vers le couvercle. Chaque boîte ne devra pas contenir plus de 100 pièces et l'emballage devra être fait de telle façon que le contenu ne puisse se mouvoir ou se déplacer, même en cas de secousse.

(2) Les espaces vides dans les capsules et entre elles devront être remplis, pour les envois à destination d'Allemagne, avec de la sciure de bois sèche ou une matière analogue ne renfermant pas de sable. Pour les envois à destination d'Autriche-Hongrie, les espaces vides dans les capsules et entre elles ne devront pas être remplis. L'espace restant vide dans la boîte après le placement des capsules devra être comblé avec du papier buvard sec ne contenant pas de sable.

(3) Le fond et le côté intérieur du couvercle des boîtes en fer-blanc devront être garnis de feutre ou de drap, et les parois intérieures, de papier-carton, de manière que les capsules ne soient pas en contact direct avec le fer-blanc.

2. (1) Les boîtes en fer-blanc ainsi remplies devront être empaquetées pièce par pièce dans du papier d'emballage qui sera collé dessus, de telle sorte que le couvercle se trouve assez fortement pressé contre le contenu pour que l'on n'entende aucun bruit de capsules non serrées en secouant les boîtes.

(2) Les boîtes devront ensuite être enfermées dans une caisse en bois très solide dont les parois auront une épaisseur de 22 millimètres au moins ou dans une caisse en fer-blanc solide, de manière que l'ouverture des capsules soit dirigée vers le couvercle; il conviendra d'éviter autant que possible les espaces vides, soit entre les boîtes, soit entre celles-ci et les parois des caisses. Toutefois, afin de faciliter le déballage des boîtes, des espaces vides seront laissés dans chaque rangée, de préférence le long des parois des caisses, de manière que les boîtes puissent aisément être enlevées du bout des doigts.

(3) Ces espaces vides devront, comme les autres espaces vides non prévus qui surviennent dans l'emballage de la caisse, être remplis avec des morceaux de papier, de la paille, du foin, de l'étoupe ou de la tontisse ligneuse — le tout entièrement sec —; le couvercle devra, si la caisse est en fer-blanc, être soudé dessus, et, si la caisse est en bois, être assujetti au moyen de vis en laiton ou en bois galvanisées. Les trous de vis devont être faits, tant dans le couvercle que dans les parois de la caisse, avant le remplissage.

3. ([1]) Le couvercle de cette caisse devra être serré de telle sorte qu'aucun mouvement ou déplacement du contenu ne puisse se produire; un avis[1]) indiquant le mode de déballage des caisses de capsules à percussion devra être collé sur le couvercle. Chaque caisse devra être renfermée dans une seconde caisse en bois solide, d'une épaisseur de paroi de 25 millimètres, fermée au moyen de vis en laiton ou en bois galvanisées et de telle façon que le couvercle de la caisse intérieure soit dans le même sens que celui de la caisse extérieure.

([2]) Les espaces vides entre les deux caisses devront avoir 30 millimètres au moins et être remplis avec de la sciure de bois, de la paille, de l'étoupe, de la tontisse ligneuse ou des copeaux.

4. Le couvercle de la caisse extérieure devra être clos de manière à peser sur celui de la caisse intérieure et à le maintenir solidement. Il devra également être pourvu de l'avis indiqué plus haut et d'une inscription mentionnant d'une manière très apparente les mots « capsules à percussion — ne pas tourner ».

5. Les caisses ne devront pas contenir chacune plus de 20 kilogrammes de capsules à percussion; elles seront munies de deux fortes poignées.

6. L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture, pour chaque envoi, un certificat revêtu de sa signature et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer et constatant l'observation des prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 5.

b. Amorces électriques pour mines.

En ce qui concerne les numéros 1 et 2:

(Aucun changement.)

Le n° 3 devra être ainsi rédigé:

« 3. Pour le reste, les dispositions énoncées sous *a*, 3 à 6, devront être observées. »

c. Les étoupilles.

(Aucun changement.)

---

[1]) *Remarque.* L'avis à placer sur les caisses de capsules à percussion doit être ainsi conçu:

« L'ouverture des caisses qui contiennent les capsules à percussion devra se faire de la façon suivante: les vis en bois galvanisées (ou en laiton), qui ferment le couvercle de la caisse supérieure, seront tout d'abord retirées au moyen d'un tournevis. La personne chargée de procéder à cette opération évitera de s'appuyer trop fortement sur la caisse, afin que celle-ci ne tombe pas de côté.

Elle enlèvera le couvercle de la caisse intérieure de la même façon, en observant la même précaution et en ayant soin, après l'opération, de mettre le tournevis et les vis de côté. Elle constatera que dans la caisse intérieure les boites de fer-blanc enveloppées de papier qui contiennent les capsules à percussion et forment la rangée supérieure sont séparées par un espace vide comblé avec des déchets de papier, de la paille, du foin ou de l'étoupe.

Elle commencera par retirer avec précaution les matières qui ont servi à combler l'espace vide, en ayant soin de ne pas enlever les boîtes en même temps que ces matières; puis, elle prendra du bout des doigts et sortira l'une après l'autre chacune des boîtes, au fur et à mesure qu'elles seront mises à découvert.

Le même procédé sera suivi pour le déballage des autres rangées de boîtes, opération qui sera facilitée par le soin avec lequel on aura précédemment enlevé les matières ayant servi à combler les vides qui se trouvent entre les dites rangées.

Chaque boîte sera ouverte isolément, loin des autres, et les morceaux de papier buvard garnissant les espaces vides qu'elles contiendra, seront enlevés également avant le déballage des capsules qui devra se faire à la main.

Il est défendu de se servir pour l'ouverture des caisses d'un instrument autre que le tournevis. Aucun autre objet en métal ne devra se trouver à proximité. L'opération devra être effectuée avec la plus grande précaution en évitant toute violence, percussion ou poussée. »

B.

(Aucun changement.)

C.

(Aucun changement.)

D.

(Alinéas 1 et 2, aucun changement.)

L'alinéa 3 devra être ainsi rédigé:

(3) Il est permis de transporter des explosifs jusqu'à concurrence de 1000 kilogrammes avec d'autres objets, à la condition que ces autres objets ne soient pas facilement inflammables et que leur déchargement n'ait pas lieu avant celui des explosifs.

Remplacer dans l'alinéa 4 les mots: « cartouches de poudre noire » par le mot: « cartouches ».

E.

Doit être ainsi rédigé:

E.

Dispositions ultérieures:

Seront applicables en outre:

a.

Au transport sur les chemins de fer autrichiens: les dispositions suivantes de l'arrêté du Ministre du commerce I. R. en date du . . . . . . 1893, Reichsgesetzblatt nº . . ., réglementant le transport des objets explosibles par chemins de fer, soit

en ce qui concerne la remise au transport: le § 8, alinéas 1 et 2, et le § 9, alinéa 1;

en ce qui concerne le matériel de transport: le § 17, alinéa 2, et le § 18;

en ce qui concerne le chargement: les §§ 19 et 24 avec la modification que, pour les envois en provenance d'Allemagne, les étiquettes bleues indiquant en grands caractères le contenu du wagon, devront être apposées par la station frontière;

en ce qui concerne la formation du train, les §§ 25 à 28;

en ce qui concerne les précautions à observer dans les gares et en cours de route, les §§ 29 à 32 et le § 34;

enfin, en ce qui concerne la livraison après l'arrivée à destination, les §§ 35, 36 et 37, ce dernier toutefois avec la modification que, en cas de non-enlèvement, l'envoi ne pourra jamais être renvoyé à l'expéditeur résidant à l'étranger.

b.

Au transport sur les chemins de fer hongrois: les prescriptions y relatives de l'arrêté du Ministre R. du commerce de Hongrie, en date du . . . . 1893.

c.

(Aucun changement.)

XXXVII.

Doit être ainsi rédigé:

Les cartouches pour armes à feu, chargées de poudre noire ou d'autres matières explosibles, en tant que ces dernières sont admises au transport par chemins de fer en Autriche-Hongrie, soit:

1. Les cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal,

et

2. Les cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique

seront transportées aux conditions suivantes:

a. Pour les cartouches métalliques, les projectiles devront être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton garnies intérieurement ou extérieurement d'un revêtement métallique, la charge entière de poudre contenue dans le revêtement métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport.

b. Les cartouches devront être parfaitement assujetties dans des récipients en fer blanc, dans des petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc., seront placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solides dont les parois devront avoir au moins 0,015 mètre d'épaisseur; les espaces vides devront, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe ou de tontisse ligneuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois du bois pourra être de 0,010 mètre.

c. Le poids d'une caisse remplie de cartouches ne pourra dépasser 100 kilogrammes.

d. Les caisses ne pourront être fermées au moyen de clous en fer; elles devront porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

e. Les lettres de voiture devront être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation devra être conçue ainsi qu'il suit:

Le soussigné . . . . . certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque . . . ., est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage aux dispositions arrêtées sous le nº XXXVII entre l'Allemagne d'une part et l'Autriche-Hongrie d'autre part, et complétant l'annexe 1 de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

XXXVII *a.*

Intercaler après le nº XXXVII le nº XXXVII *a* suivant:

« Capsules pour armes à feu et projectiles (munitions Flobert). »

1. Les capsules pour armes à feu devront être emballées dans des boîtes en carton, boîtes en fer-blanc, petites caisses en bois ou dans des sacs de toile forte.

2. Les capsules pour projectiles devront être emballées dans des récipients, petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu.

Tout récipient contenant des capsules pour armes à feu ou projectiles devra, comme les capsules mêmes, être soigneusement emballées dans une forte caisse ou dans un tonneau solide, et chaque colis devra porter, suivant son contenu, l'inscription « capsules pour armes à feu » ou « capsules pour projectiles ».

XLVI.

Ajouter après le chiffre 1 *c* l'alinéa 5 suivant:

(5) Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

XLVI *a*.

Intercaler après le nº XLVI le nº XLVI *a* suivant:

L'oxygène, l'hydrogène et le gaz d'éclairage comprimés seront transportés aux conditions suivantes:

1. Ces produits ne pourront être soumis à une pression supérieure à 200 atmosphères; ils devront être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients devront:

a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans.

b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant la hauteur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve.

c. être munis de soupapes qui devront être protégées:

1. si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 2,5 centimètres, vissé dans le goulot mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice;
2. si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage, par des chapes d'acier ou de fer forgé ou de fonte forgée vissées solidement au récipient;

d. s'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler. Les récipients livrés par charges partielles devront être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Si la remise a lieu en caisses, celles-ci devront porter l'inscription suivante énoncée clairement «oxygène comprimé» ou «hydrogène comprimé», ou «gaz d'éclairage comprimé».

2. Les envois ne pourront être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes devront, chaque fois qu'elles en seront requises, adapter le manomètre au récipient, pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification devra être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent.

3. Les récipients contenant des gaz comprimés ne pourront être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons ouverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.

LV.

Intercaler au chiffre 4, après les mots «et chargés sur des wagons découverts» les mots «ainsi que dans des wagons-réservoirs».

---

2. Convocation de la Conférence.

A la suite du rapport de l'Office central (page 4), le Conseil fédéral a invité, le 21 avril 1893, les gouvernements intéressés à se faire représenter par des délégués munis de pouvoirs, à une Conférence technique devant se réunir à Berne le 5 juin à 3 heures de l'après-midi.

Cette invitation a été acceptée par tous les Etats, sauf par l'Italie et la Russie qui se sont bornées à demander communication des procès verbaux de la Conférence.

L'Italie avait tout d'abord exprimé le désir de voir ajourner les convocations, en raison de ce que les travaux qu'elle préparait en vue de la Conférence ne pouvaient être achevés pour le 5 juin.

Quant à la Russie, elle a donné pour motif de son abstention que les objets dont la Conférence avait à s'occuper sont seulement importés sur le territoire russe et n'en sont que rarement exportés. Dans ces conditions, ses délégués n'auraient probablement pas eu l'occasion de prendre une part active aux délibérations de la Conférence.

Procès-verbaux de la Conférence.

PROCÈS-VERBAL

de la

première séance de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Lundi 5 juin 1893, 3 heures de l'après-midi.

Monsieur le Conseiller fédéral *Zemp,* ouvre la séance par le discours suivant :

Messieurs,

Le Conseil fédéral suisse m'a fait l'honneur de me charger de vous souhaiter la bienvenue à votre arrivée dans notre ville fédérale. Nous sommes très reconnaissants aux Etats d'avoir bien voulu accepter notre invitation à la Conférence d'aujourd'hui.

Après l'échange des ratifications de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, échange qui a eu lieu le 30 septembre 1892 et qui a rendu la Convention définitive, le Conseil fédéral suisse, s'acquittant de la mission qui lui a été confiée, a pris les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la Convention, en organisant l'Office central, en réglant la procédure d'arbitrage et en désignant les juges arbitres. Je suis particulièrement heureux de pouvoir vous présenter aujourd'hui les membres de l'Office central.

Dès avant le 1er janvier 1893, date de l'entrée en vigueur de la Convention internationale, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, usant de la faculté accordée aux Etats contractants par le § 1 des Dispositions réglementaires d'adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international ou admis conditionnellement à ce transport, ont conclu une convention destinée à faciliter le trafic réciproque de ces objets sur leurs lignes (15 novembre 1892). Ces deux Etats ont également signé les 4 et 5 mai 1893, un Protocole dont le but était d'augmenter encore les facilités qu'ils s'étaient accordées précédemment.

La Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas ont procédé de leur côté à la revision du § 1 des Dispositions réglementaires et de l'annexe 1, également dans le but de faciliter leur trafic international réciproque. (20 janvier 1893.)

Enfin, des conventions spéciales basées sur l'arrangement austro-allemand ont été préparées par l'Allemagne et les Pays-Bas d'une part et entre l'Autriche-Hongrie et les Pays-Bas, de l'autre.

Les Pays-Bas ont proposé à l'Italie et à la Suisse des arrangements analogues. L'Italie et la Suisse se sont déclarées prêtes à entrer en négociations ; cette dernière, toutefois, a subordonné son acceptation définitive à une entente préalable avec les Etats intermédiaires entre elle et les Pays-Bas. Le Conseil fédéral était précisément en train de négocier avec les Etats voisins, lorsque l'Office central des transports inter-

nationaux par chemins de fer lui fit la proposition de réunir une Conférence de tous les Etats signataires de la Convention de Berne, Conférence qui aurait pour mission de réviser le § 1 des Dispositions réglementaires et l'annexe 1 d'une manière uniforme pour tous les Etats contractants, et d'y introduire des modifications répondant aux besoins actuels du trafic et conformes aux progrès scientifiques accomplis. (19 avril 1893.) Pareille proposition a été adressée par l'Office central aux autres Etats contractants. Ces Etats ayant tous accepté en principe l'offre qui leur était faite, quelques-uns, il est vrai, sous certaines réserves, le Conseil fédéral suisse a lancé des invitations pour la Conférence d'aujourd'hui.

Quant à vous, Messieurs, vous avez reçu et accepté de vos gouvernements la mission d'examiner en commun, si et dans quelle mesure la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer peut être étendue aux objets qui, aux termes des dispositions actuelles, sont exclus du transport ou n'y sont admis que conditionnellement. Le fait que plusieurs d'entre vous ont déjà pris une part très importante aux travaux difficiles des Conférences qui ont abouti à la Convention de Berne, nous est un sûr garant que les travaux de la Conférence actuelle seront fertiles en résultats.

Permettez-moi, en terminant, de vous souhaiter un séjour agréable dans notre ville fédérale, et de vous inviter maintenant à commencer vos travaux.

M. *de Buschman*, remercie M. le Conseiller fédéral Zemp au nom de toutes les délégations des souhaits de bienvenue qu'il vient d'exprimer et le prie de vouloir bien transmettre également ces remerciements à M. le Président de la Confédération. Il demande à la Conférence de constituer son bureau ainsi qu'il suit: Président, M. le Conseiller fédéral *Zemp;* Vice-Présidents, MM. *George* et *Gerstner*.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. *Baume* tient à faire remarquer, dès le début, qu'un certain nombre de membres de la Conférence ne comprennent pas l'allemand, et il demande expressément que tout discours prononcé dans cette langue soit immédiatement traduit en français. De son côté, M. *Gerstner* réclame la traduction allemande des discours prononcés en français.

Monsieur le *Président* donne satisfaction à MM. Baume et Gerstner, en confiant aux secrétaires de la Conférence le soin de résumer chaque discours dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Il est procédé à l'appel nominal des délégués.

Sont présents:

Allemagne. Monsieur le Dr *Gerstner,* Conseiller supérieur intime, Conseiller rapporteur à l'Office impérial des chemins de fer.

Monsieur le Dr *von der Leyen,* Conseiller supérieur intime, conseiller rapporteur au Ministère royal des travaux publics de Prusse.

Monsieur *Hauck,* Conseiller supérieur, chef de l'exploitation des chemins de fer bavarois.

Monsieur le Dr *Rösing,* Conseiller de régence, membre de l'Office des brevets et de la délégation royale prussienne de l'industrie.

Autriche. Monsieur le D[r] *Max Baron de Buschman,* Conseiller de régence au Ministère impérial royal du commerce.

Monsieur le D[r] *Victor Röll,* Conseiller à la Direction générale impériale royale des chemins de fer de l'Etat autrichien.

Monsieur le D[r] *Charles Chevalier de Rumler,* Vice-secrétaire au Ministère impérial royal du commerce.

Hongrie. Monsieur *Antoine Köri,* Conseiller royal et inspecteur principal.

Monsieur le D[r] *Alexandre Békéssy,* Inspecteur de l'industrie.

Belgique. Monsieur *Dubois,* Administrateur des chemins de fer de l'Etat belge

France. Monsieur *Baume,* Ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Monsieur *Vieille,* Ingénieur des poudres et salpêtres.

Monsieur *Picard,* Chef de l'Exploitation de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Luxembourg. Monsieur *Franck,* Docteur en droit, Commissaire du gouvernement pour les chemins de fer.

Pays-Bas. Monsieur *Ryperman,* Membre du Conseil de surveillance des services des chemins de fer néerlandais.

Monsieur le D[r] *Bake,* Chef de division de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.

Monsieur *Froger,* Chef du Service des tarifs et des affaires commerciales de la Compagnie du chemin de fer hollandais.

Suisse. Monsieur l'ingénieur *Girtanner,* Adjoint de l'inspecteur administratif des chemins de fer suisses.

Monsieur *E. Russenberger,* Vice-Président de la direction de la Compagnie des chemins de fer du Nord-Est suisse.

M. *Baume* fait savoir que M. George, Chef de la délégation française, retenu à Paris ne pourra assister qu'ultérieurement aux séances de la Conférence.

La Russie et l'Italie ne sont pas représentées:

La Russie, ainsi qu'il résulte d'une lettre du Ministère des Voies de communication, lue à la Conférence, parce que les objets sur lesquels celle-ci va entrer en délibération sont seulement importés sur le territoire russe et n'en sont que rarement exportés; les délégués de cet Etat n'auraient donc probablement qu'à suivre les résolutions prises au cours des débats. Toutefois, le gouvernement russe a demandé communication des procès-verbaux.

L'Italie, ainsi qu'il résulte d'une lettre de la Légation suisse à Rome, parce que son délégué ne peut pas venir à Berne à la date fixée pour la Conférence. Mais, par note de sa Légation à Berne, lue en séance, cet Etat demande aussi communication des procès-verbaux.

La Conférence décide que les lettres par lesquelles ces deux Etats ont fait connaître leur décision seront annexées au procès-verbal. (Voir les annexes 1 et 2 pages 67 et 68.)

M. *Baume* dit que l'abstention de deux des Etats signataires de la Convention de Berne soulève une question délicate, celle de savoir si la Conférence actuelle peut, en leur

absence, introduire des modifications dans un acte signé par tous les Etats contractants. Il ajoute, qu'en cas de non ratification par les deux Etats non représentés, de la Convention qu'élaborera la Conférence, cette Convention deviendrait une Convention spéciale entre les autres Etats.

M. *Gerstner*. L'observation de M. Baume est parfaitement juste. La Conférence, toutefois, ne doit pas se laisser arrêter par le fait que la Russie et l'Italie ne prennent pas part à ses délibérations, puisque ces deux Etats ont eu soin de se réserver la faculté d'adopter et de ratifier ultérieurement les projets qui vont être préparés. Il est, d'ailleurs, désirable que la Conférence arrive à élaborer des dispositions aussi uniformes que possible. Si une entente commune ne parvient pas à s'établir dans ce sens, il sera toujours temps de recourir aux conventions spéciales.

M. *le Président* ne craint pas que les Etats non représentés suscitent des difficultés; il faut plutôt s'attendre à les voir adopter les modifications qui vont être apportées à la Convention de Berne.

Il annonce que le Conseil fédéral a cru devoir inviter les membres de l'Office central à assister aux séances, MM. le Directeur et le Vice-Directeur, avec voix consultative, et MM. les Secrétaires, en qualité de secrétaires et de traducteurs. M. le D[r] Rossel, professeur de chimie à l'Université de Berne, dont les connaissances techniques peuvent être d'une grande utilité pour la Conférence, a été prié également de prendre part aux délibérations, bien qu'il y ait déjà parmi les délégués des spécialistes distingués.

La Conférence approuve la décision prise par le Conseil fédéral à l'égard des membres de l'Office central et de M. Rossel.

M. *le Président* fait donner lecture du projet de règlement pour les délibérations de la Conférence. (Voir annexe 3, page 69.)

Une discussion s'engage sur la rédaction à donner à certains articles.

M. *Röll* propose de remplacer la Commission de rédaction par deux Commissions spéciales, qui auront pour mission de préparer un travail destiné à être discuté et modifié, s'il y a lieu, en séance plénière. Cette proposition entraînerait naturellement un grand nombre de modifications dans le texte du règlement.

MM. *Baume, von der Leyen* et *Droz* appuient successivement cette proposition. M. Droz serait d'avis de confier à une première Commission le soin d'examiner les questions de nature générale, et les modifications à apporter au § 1 des Dispositions réglementaires. Une seconde Commission serait spécialement chargée de la revision de l'annexe 1.

M. *Röll* retire sa proposition en faveur de celle de M. *Droz*.

M. *Droz* explique qu'il vaut mieux confier dès le début le travail à deux Commissions, que de délibérer immédiatement en séance plénière et de s'en remettre ensuite à une Commission de rédaction du soin de donner au projet adopté une forme définitive. Il est d'avis, en outre, que les délégations soient représentées par l'un de leurs membres dans chacune des Commissions.

M. *Röll* demande qu'il soit permis à plusieurs membres de chaque délégation d'assister aux séances de chacune des Commissions.

M. *Baume* réclame de son côté le droit pour chaque membre des délégations d'assister aux séances des deux Commissions.

M. *Franck* fait observer que, le Luxembourg n'ayant qu'un délégué, celui-ci doit forcément avoir le droit de faire partie des deux Commissions.

M. *le Président* déclare que les Commissions devront rédiger un rapport sur leurs délibérations.

L'amendement de M. *Droz* est adopté, avec les additions proposées par MM. *Röll* et *Baume*.

A la suite de la discussion qui s'est engagée au sujet des changements à apporter au texte des différents articles du règlement, la Conférence décide de confier à M. le Directeur de l'Office central la nouvelle rédaction nécessitée par la création des deux Commissions précitées.

La Conférence met en discussion l'heure à laquelle auront lieu les séances.

M. *Russenberger* demande que les séances plénières aient lieu le matin, et les Commissions spéciales dans l'après-midi.

M. *Droz* pense qu'il serait préférable que les séances plénières eussent lieu l'après-midi, l'Assemblée fédérale se réunissant le matin. Si les séances plénières avaient lieu le matin, la Conférence serait privée de son Président.

MM. *Von der Leyen* et *de Buschman* se rangent à cet avis, qui est partagé par la Conférence. L'ouverture des séances des Commissions est en même temps fixée à 9 heures du matin sur la proposition de M. *de Buschman*.

Au sujet du dernier article du règlement (art. 9), M. *Gerstner* fait observer que la conclusion définitive de l'arrangement ne peut avoir lieu que dans une Conférence diplomatique et que la Conférence actuelle n'a pas ce caractère.

Après un exposé de M. *Droz* sur la manière dont on a procédé précédemment, la Conférence décide de rayer du texte de l'art. 9 les mots: »ainsi qu'aux ratifications à intervenir.»

La séance est interrompue pendant quelques minutes pour permettre aux délégations de désigner ceux de leurs membres qui doivent faire partie de chacune des deux Commissions.

A la reprise de la séance, les Commissions sont ainsi constituées:

	Commission I.	**Commission II.**
Allemagne:	M. Hauck.	M. von der Leyen.
Autriche:	M. V. Röll.	M. de Buschman.
Hongrie:	M. Antoine Köri.	M. A. Békéssy.
Belgique:	M. Dubois.	M. Dubois.
France:	M. Baume.	M. Vieille.
Luxembourg:	M. Franck.	M. Franck.
Pays-Bas:	M. Froger.	M. Bake.
Suisse:	M. Girtanner.	M. Russenberger.

Les Commissions constitueront elles-mêmes leur bureau.

La Conférence décide que le Directeur et le Vice-Directeur de l'Office central et M. Rossel prendront part aux délibérations des Commissions.

La prochaine séance plénière est renvoyée au mercredi 7 juin, 3 heures de l'après-midi. Les Commissions tiendront séance demain.

La séance est levée à 6 heures 1/4.

Annexe 1 au Procès-verbal de la 1re séance.

LEGAZIONE D'ITALIA
IN SVIZZERA

N° 817

Berne, le 1er juin 1893.

Monsieur le Président,

J'ai eu soin de porter de suite à la connaissance de mon Gouvernement le contenu de la note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser le 27 écoulé relative à la Conférence concernant le transport international des marchandises par chemin de fer, convoquée à Berne pour le 5 ct.

Me référant à la communication par laquelle j'ai eu l'honneur de vous faire part des motifs qui empêchaient le Gouvernement Royal de se faire représenter cette fois à la dite réunion, ce qui a également fait l'objet d'échange de correspondance entre l'Inspectorat des chemins de fer italiens et le Bureau central de Berne, je m'empresse maintenant, d'après les instructions que je viens de recevoir à cet effet, d'informer Votre Excellence, que le Gouvernement du Roi prendra connaissance des procès-verbaux qui lui seront gracieusement participés et interviendra en tout cas aux réunions qui auront lieu éventuellement à l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma plus haute considération.

VIGONI.

Son Excellence Monsieur Schenk,
Président de la Confédération suisse,
Berne.

MINISTÈRE
DES
VOIES DE COMMUNICATION
DÉPARTEMENT
DES
CHEMINS DE FER
ST-PÉTERSBOURG
le 14/26 mai 1893

N° 6592

Monsieur le Directeur,

Comme suite à la note du 2 mai, n° 865, adressée à Son Excellence Monsieur le Ministre des affaires étrangères, par laquelle nous a été signalée l'invitation du Conseil Fédéral Suisse à se faire représenter le 5 juin prochain à une conférence qui se réunira à Berne dans le but d'étudier les modifications qu'il y aurait à apporter aux dispositions concernant les objets exclus du transport international ou qui n'y sont admis que conditionnellement, nous avons l'honneur de vous communiquer qu'à notre très sincère regret, nous ne pourrons pas nous faire représenter à ladite Conférence, vu que les objets admis au transport international sous certaines conditions seulement, viennent en Russie de l'étranger et notre pays n'expédie que très rarement ces objets à destination des autres Etats signataires de la Convention de Berne. Dans cette situation, nos délégués n'auraient probablement qu'à suivre les résolutions prises dans le cours des débats de ladite Conférence. — La question qui occupe actuellement l'Office central est, cependant, du plus grand intérêt pour nous et nous vous prions de nous faire parvenir, en temps utile, le procès-verbal, afin de pouvoir vous communiquer les observations que notre Ministère jugerait utile de faire.

Le soussigné saisit avec plaisir cette occasion pour vous renouveler l'assurance de sa haute considération.

Le Directeur,
SOUMAROKOFF.
Le Chef de Section,
A. NERVO.

A l'Office central des transports internationaux par chemins de fer,
Berne.

Projet de règlement pour les délibérations de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Art. 1er.

La Conférence se constitue en procédant à la nomination d'un président et de deux vice-présidents.

Le secrétariat et les fonctions de traducteurs sont confiés aux secrétaires de l'Office central des transports internationaux.

Art. 2.

L'objet de la Conférence est de voir si et dans quelle mesure l'annexe 1 de la Convention internationale du 14 octobre 1890 et, le cas échéant, aussi le § 1 des Dispositions réglementaires doivent et peuvent être revisés.

A cet effet, il sera procédé à une première lecture dans laquelle on prendra comme base de délibération le texte actuel de ladite annexe et du § 1 des Dispositions réglementaires, et on le mettra en regard des modifications déjà convenues entre divers Etats ou à l'état de projet, modifications dont le texte se trouve dans les imprimés communiqués à la Conférence par l'Office central. D'autres propositions pourront d'ailleurs être présentées dans le cours de la discussion.

Il sera institué une commission de rédaction composée d'un délégué de chaque Etat et d'une représentation de l'Office central, et à laquelle sera renvoyé chaque jour le résultat des délibérations de la Conférence pour être mis au net et libellé dans les deux langues.

Art. 3.

Dans la règle, les séances plénières commencent à 3 heures après midi et durent jusqu'à 6 heures. Les séances de la commission de rédaction ont lieu la matinée, à partir de 10 heures.

Art. 4.

Chaque membre doit demander la parole au président.

Les propositions doivent être déposées par écrit aux mains du président.

Les personnes désignées par le Conseil fédéral pour prendre part à la Conférence en qualité d'experts ont également le droit de formuler des propositions et de les développer.

Art. 5.

Dans la discussion, chaque membre doit s'exprimer en français ou en allemand.

Sur demande, un résumé de chaque discours prononcé est donné, par le traducteur, dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Les propositions de même que les résumés dont le président fait précéder les votations seront en tout cas traduits.

Art. 6.

Les votations ont lieu à l'appel nominal et par délégation, l'Autriche et la Hongrie comptant pour deux délégations distinctes.

Les propositions en faveur desquelles se prononce la majorité des délégations formeront la base de l'arrangement à conclure. Il est procédé aux votations jusqu'à ce que l'une des propositions en présence ait obtenu la majorité absolue. Lorsqu'il y a égalité de suffrages en faveur de deux propositions opposées, il appartient à l'Etat chargé de la présidence de départager les voix.

Art. 7.

Les procès-verbaux des séances plénières sont rédigés dans les deux langues et sont distribués aux membres de la Conférence au plus tard le surlendemain de chaque séance. Ils donnent une image aussi succincte que possible des délibérations, relatent toutes les propositions avec le résultat des votations et contiennent un court résumé des arguments présentés. L'approbation en a lieu le lendemain du jour de leur distribution.

Art. 8.

La première lecture terminée (voir art. 2), la commission de rédaction fera rapport sur son travail et présentera dans les deux langues le projet qu'elle aura libellé. Une seconde lecture aura lieu sur cette nouvelle base. Les délégations qui ne pourraient définitivement se rallier à telle ou telle disposition du projet voudront bien en faire à ce moment la déclaration, afin que les dispositions dont il s'agit soient éliminées du projet et puissent faire l'objet, s'il y a lieu pendant la durée de la Conférence, des conventions spéciales réservées aux termes du § 1er des Dispositions réglementaires.

Art. 9.

L'arrangement qui résultera des délibérations sera communiqué aux gouvernements des Etats faisant partie de la Convention. Un procès-verbal final déterminera ce qui se rapporte à cette communication ainsi qu'aux ratifications à intervenir.

PROCÈS-VERBAL

de la

deuxième séance de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Mercredi 7 juin 1893, 3 heures de l'après-midi.

Présidence de M. *Zemp,* Conseiller fédéral.

Sont présents: tous les délégués, sauf M. George.

M. *Baume* annonce qu'il vient de recevoir une dépêche l'informant que M. George souffrant, ne pourra pas prendre part aux travaux de la Conférence.

M. le *Président* exprime les regrets que cause à la Conférence l'absence de M. George.

Le procès-verbal de la première séance n'ayant pu être distribué dans la matinée, proposition est faite d'en remettre la discussion à la prochaine séance.

Adopté.

M. *Droz* annonce que suivant la mission qui lui a été confiée, il a modifié la rédaction du règlement. Il propose de mettre en discussion le nouveau texte dès que la distribution en aura été faite.

M. *de Buschman* demande que l'examen du règlement soit remis à la prochaine séance.

Adopté.

M. le *Président.* Quoique les Commissions n'aient pas encore terminé la rédaction de leurs propositions, il y aurait peut-être intérêt à ce qu'elles présentassent à la Conférence, dès aujourd'hui, un rapport verbal sommaire sur l'état de leurs travaux et fissent connaître la composition de leurs bureaux. Il est bien entendu, toutefois, que l'on n'entamera pas maintenant la discussion.

M. *Baume* rend compte des travaux de la Commission I, dont le bureau est ainsi composé: Président, M. *Dubois;* rapporteur français, M. *Baume;* rapporteur allemand, M. *Röll.*

La Commission s'est occupée tout d'abord des nouvelles dispositions relatives aux objets précieux et aux transports funèbres, qui ont été réunies dans une annexe 1ª. Puis elle a élaboré un projet de procès-verbal final. Les deux rapporteurs sont prêts à donner lecture de leur travail si la Conférence le désire.

M. *Röll* fait la même communication en allemand.

Sur la proposition de M. le *Président,* la Conférence décide d'attendre pour entamer la discussion que les documents imprimés aient été distribués.

M. *de Buschman* fait connaître à son tour la composition du bureau de la Commission II. Ont éte nommés: Président, M. *de Buschman;* rapporteur français, M. *Vieille;* rapporteur allemand, M. *von der Leyen.*

La commission, s'est mise d'accord sur le nouveau texte de l'annexe 1. Elle en a arrêté les textes français et allemand. Le travail est actuellement à l'imprimerie.

M. *Vieille* lit le rapport suivant:

La commission a pris pour base de sa discussion la comparaison, préparée par l'Office central, des diverses conventions déjà conclues entre certains Etats ou en préparation, conformément au dernier alinéa du paragraphe 1 des Dispositions réglementaires de la Convention de Berne. Elle a en outre tenu compte de l'annexe 2 à la convention spéciale austro-allemande adoptée à la Conférence de Breslau.

Il a semblé à la Commission qu'une entente serait difficile à établir au sujet des matières comprises dans le numéro XXXVI de la convention austro-allemande. Ces matières sont en effet soumises dans les divers Etats à des réglementations très rigoureuses, en raison du danger qu'elles présentent, et elles offrent d'ailleurs peu d'intérêt au point de vue du trafic international.

La Commission a donc écarté complètement cet article, en limitant ainsi son examen aux produits qui peuvent être rapprochés, au point de vue des dangers de transport, de ceux qui sont désignés en Angleterre sous le nom de *munitions de sûreté.*

Dans l'examen des autres articles concernant des modifications ou des additions à l'annexe 1 actuelle de la Convention de Berne, elle s'est efforcée de donner satisfaction aux besoins du commerce, tout en évitant de compliquer le texte de cette annexe par la désignation de marchandises donnant lieu à des transports de très-faible importance, ou par l'introduction de prescriptions de détail qui trouveront mieux leur place dans les règlements intérieurs des administrations ou dans les conditions d'application du tarif.

Le texte qu'elle soumet à la Conférence plénière a été arrêté à l'unanimité de ses membres. Elle croit inutile d'entrer au cours de ce rapport dans des détails concernant chaque article et se tient à la disposition de la Conférence plénière pour donner de vive voix les explications qui pourraient être jugées nécessaires.

M. *von der Leyen* fait la même lecture en allemand.

M. le *Président* propose de remettre la discussion à la prochaine séance.

M. *de Buschman.* Les imprimés ne vont pas tarder à être distribués. S'il n'y a pas d'empêchements, je demande qu'en attendant leur arrivée on avance le travail.

M. *Gerstner* annonce que M. le Président a une communication à faire à la Conférence, et insiste pour que l'on renvoie le vote sur la proposition de M. de Buschman jusqu'après cette communication.

M. le *Président* donne lecture de la note suivante, adressée le 5 juin 1893 par la Légation d'Italie à Berne à M. le Président de la Confédération:

« En se référant à ses précédentes communications, la Légation Royale d'Italie a l'honneur de faire connaître au Gouvernement fédéral que l'Inspectorat Royal et les sociétés italiennes des chemins de fer sont en train d'élaborer un projet de convention

devant servir de base aux discussions qui pourraient avoir lieu entre l'Italie et les Etats intéressés à son trafic.

« Ce projet ne sera prêt que pour la moitié du mois de juillet.

« Dans cet état de choses, la Légation Royale vient d'être chargée de prier le Gouvernement fédéral de vouloir bien communiquer ce qui précède à la Conférence internationale s'ouvrant aujourd'hui à Berne, afin que,

« premièrement, on se rende compte de l'impossibilité où se trouvait l'Italie d'élaborer, en si peu de temps, le projet susdit;

« et, en seconde ligne, pour que la Conférence veuille bien ne pas prendre des résolutions de nature à exclure l'adoption éventuelle des propositions que l'Italie présentera en son temps, et qui se trouveraient être acceptables dans l'intérêt du trafic général par rapport aux administrations des chemins de fer italiens.

« La Légation Royale d'Italie a l'honneur de remercier d'avance le Haut Conseil fédéral de vouloir bien se charger de la communication dont il s'agit. »

M. le *Président* propose, vu l'importance de cette communication, d'en renvoyer l'examen à la Commission I, qui serait chargée de formuler son avis et de préparer une réponse au Gouvernement italien.

M. *Gerstner* appuie cette proposition. Il demande que la séance soit levée pour que la Commission I puisse délibérer immédiatement; la Commission II pourrait pendant ce temps terminer la revision de ses textes.

M. *de Buschman* retire sa proposition.

M. *Baume* admet que la communication de l'Italie soit soumise pour avis à la Commission I, mais il voudrait qu'il fût bien entendu que la réponse à donner le sera par le Président de la Conférence à M. le Président de la Confédération, sans que la Conférence ait à intervenir dans la correspondance avec la Légation d'Italie.

M. le *Président* déclare qu'il est parfaitement d'accord avec M. Baume sur ce point. Il propose de renvoyer à la prochaine séance l'examen du procès verbal de la première séance qui vient d'être distribué.

Adopté.

M. *Röll* propose qu'en raison de l'importance de la note du Gouvernement italien, M. de Buschman soit aussi délégué dans la Commission I.

M. *Baume* fait remarquer que tous les membres de la Conférence ont été autorisés à assister aux séances des deux Commissions, et que par conséquent la proposition de M. Röll ne peut souffrir aucune difficulté.

Adopté.

M. *Gerstner* demande que M. le Président de la Conférence prenne part à la discussion de la note italienne, et qu'il veuille bien à cette occasion présider la Commission I.

La Conférence approuve cette proposition.

M. le *Président* remercie et accepte, à la condition, toutefois, que l'on voudra bien le dispenser d'assister aux autres délibérations de la Commission.

La séance est levée à 4 heures.

PROCÈS-VERBAL

de la

troisième séance de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer

Jeudi 8 juin 1893, 3 heures de l'après-midi.

Présidence de M. *Zemp,* Conseiller fédéral.

Sont présents: tous les membres de la Conférence.

La discussion est ouverte sur le procès-verbal de la première séance.

Après différentes observations de MM. *Picard* et *Russenberger* tendant à obtenir quelques modifications de rédaction, la Conférence, sur la proposition de M. le *Président,* confie à l'Office central le soin de faire disparaître les différences de texte qui sont signalées.

Le procès-verbal est adopté sous cette réserve.

M. le *Président* demande si la Conférence a d'autres modifications à apporter au texte de son règlement.

M. *Droz* dit qu'il a relevé entre le texte français et le texte allemand du règlement certaines différences qui lui paraissent nécessiter des corrections dont l'Office central pourrait se charger. Il demande néanmoins que ce règlement soit adopté et annexé au procès-verbal de la séance (voir page 84).

Adopté.

M. le *Président* invite la Commission I à faire connaître son avis sur la note du Gouvernement italien dont il a été donné lecture dans la dernière séance.

M. *Baume* donne lecture du rapport suivant:

Conformément à la décision prise par la Conférence dans sa séance du 7 juin, la Commission I a examiné la communication de la Légation d'Italie à Berne tendant à ce que la Conférence veuille bien ne pas prendre des résolutions de nature à exclure l'adoption éventuelle des propositions que l'Italie présenterait en son temps.

Au cours de la discussion, la Commission I a exprimé ses regrets unanimes au sujet de l'absence de délégués de l'Italie ainsi que de délégués de la Russie. La Conférence n'a d'ailleurs commencé ses travaux qu'après avoir pris connaissance des notes par lesquelles ces deux Puissances demandaient la communication du procès-verbal des délibérations.

La Commission fait observer que la nouvelle communication de l'Italie est parvenue à la Conférence lorsque les deux Commissions instituées par elle avaient déjà terminé leurs travaux;

que les décisions prises par les deux Commissions, dans chacune desquelles toutes les délégations étaient représentées, l'ont été à l'unanimité de leurs membres. Cette unanimité dénote qu'il y a urgence à régler, d'un commun accord, les questions discutées qui répondent à des intérêts commerciaux et industriels importants, ainsi qu'aux intérêts des administrations de chemins de fer;

que le procès-verbal de la Conférence montrera au gouvernement italien qu'il n'a été pris aucune résolution de nature à exclure l'adoption éventuelle des propositions que l'Italie présenterait;

que néanmoins, la Commission est d'avis que, vu l'urgence, il convient que l'œuvre accomplie par la Conférence devienne définitive, sans modification, et dans le plus bref délai, étant entendu que si l'œuvre en question ne réunissait pas l'assentiment de tous les Etats signataires de la Convention de Berne, elle ferait l'objet d'une Convention spéciale entre les Etats qui l'accepteront, conformément aux prescriptions du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires.

La Commission I propose à la Conférence de prier son Président de répondre à M. le Président de la Confédération dans le sens de l'avis ci-dessus.

M. *Gerstner* donne lecture du même rapport en allemand.

M. le *Président* constate que toutes les délégations étaient représentées dans la Commission qui a élaboré la réponse dont il vient d'être donné lecture, que cette réponse a réuni l'unanimité des voix, enfin qu'elle lui semble absolument appropriée à la circonstance. Pour toutes ces raisons, il propose à la Conférence de l'adopter.

Le rapport présenté par la Commission I est adopté à l'unanimité.

M. le *Président* invite la Commission I à faire connaître à la Conférence le résultat de ses autres travaux.

M. *Baume*, au nom de cette Commission, donne lecture du rapport suivant:

I. *Alinéas 1 et 2 du § 1 des Dispositions réglementaires de la Convention de Berne.*

L'examen de la Commission a d'abord porté sur les alinéas 1 et 2 du § 1 des Dispositions réglementaires, relatifs à l'or et l'argent en lingots et aux autres objets précieux, ainsi qu'aux objets d'art.

La Commission a fait ressortir l'intérêt qu'il y a à admettre les objets précieux et les objets d'art au transport international, puisque avant la mise en vigueur de la Convention de Berne, ces objets étaient transportés d'après les tarifs en vigueur.

Après avoir étudié les conditions des transports des objets en question, la Commission, eu égard aux divergences profondes qui existent entre ces conditions sur le territoire des divers Etats représentés à la Conférence, a été d'avis qu'il convenait d'exclure du nouveau texte toutes prescriptions relatives aux conditions spéciales auxquelles ces transports sont assujettis, et de laisser aux tarifs à intervenir le soin de fixer ces conditions (garantie, emballage, etc.).

La Commission pense que pour les objets en question exclus aujourd'hui du transport international, on pourra admettre dans les tarifs à intervenir des prescriptions différentes de celles de la Convention de Berne (responsabilité, intérêt à la livraison, etc.).

Afin d'éviter toute difficulté à l'un ou à l'autre des Etats contractants, la Commission a été d'avis qu'il convenait que les administrations de chemins de fer, avant d'établir

des tarifs pour le transport des objets ci-dessus spécifiés, fussent autorisées ad hoc par les autorités compétentes, sans préjudice de l'approbation ultérieure à donner aux tarifs qui auront été établis entre les administrations intéressées.

Au point de vue de la forme, la Commission I, après discussion, a été d'avis qu'il y avait lieu de ne rien changer au texte du § 1 des Dispositions règlementaires de la Convention de Berne et de créer une annexe 1ª dans laquelle on insèrera les prescriptions nouvelles concernant les objets précieux, les objets d'art et les transports funèbres.

A la demande du délégué de la France, la Commission I a inséré à la suite de l'alinéa 1 de la nouvelle annexe 1ª, un alinéa nouveau, admettant les dentelles et broderies fines dans la nomenclature des objets précieux.

La Commission propose le texte suivant pour le numéro I de l'annexe 1ª:

« L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les « papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets « précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, sont admis au « transport international avec la lettre de voiture internationale de la Convention de « Berne, sur base soit d'une entente entre les Gouvernements des Etats intéressés, soit « de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer à ce dûment autorisées, et « approuvés par toutes les autorités compétentes.

« Dans les objets précieux sont compris, par exemple, les dentelles et broderies fines. »

II. *Alinéa 3 du § 1 des Dispositions règlementaires de la Convention.*

Cet alinéa concerne les transports funèbres. La Commission I, après discussion des diverses dispositions contenues, au sujet de ces transports, dans les conventions spéciales soumises à son examen, a été d'avis de les admettre au transport international et de n'insérer dans le nouveau texte que celles des conditions qui, par leur caractère général, étaient acceptées dans tous les pays contractants (le transport est effectué en grande vitesse, en port payé, et doit être accompagné), et de laisser aux lois et règlements de chaque pays le soin de régler les conditions sous lesquelles les transports funèbres seront effectués.

Le numéro II de l'annexe 1ª devra être rédigé comme il suit:

« Les transports funèbres sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes:

« Le transport est effectué en grande vitesse.

« Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ.

« Le transport ne peut être effectué que sous la garde d'une personne chargée de « l'accompagner.

« Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de « chaque Etat, en tant que les transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales « entre Etats. »

Il a paru nécessaire à la Commission de spécifier également qu'on devra observer les conventions spéciales entre Etats pour les transports funèbres du territoire de l'un des Etats sur le territoire de l'autre Etat.

La Commission est d'avis qu'il y aurait intérêt pour les Gouvernements, en vertu de l'article 57 de la Convention, à communiquer à l'Office central les tarifs qui seraient établis.

Elle est d'avis aussi qu'il y a lieu de créer un tableau alphabétique des objets contenus dans les annexes 1 et 1[a].

Les prescriptions du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires exigent dans la pratique, pour obtenir des dispositions moins rigoureuses en ce qui concerne les prescriptions du § 1 de ces Dispositions, la réunion d'une commission technique internationale, celle d'une conférence diplomatique et l'approbation des diverses dispositions, dans quelques pays, par le Parlement.

L'avis unanime de la Commission a été qu'il y aurait un intérêt pratique pour l'exploitation des chemins de fer, à simplifier le système qui découle du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires.

Le texte de l'annexe 1[a] proposée par la Commission figure dans le projet de procès-verbal final élaboré par elle. (Voir le texte de ce procès-verbal, annexe 2, page 86.)

M. *Röll* donne lecture du même rapport en allemand.

M. *le Président* met en discussion le projet d'*annexe 1[a]* à la Convention internationale du 14 octobre 1890, annexe qui contient les propositions de la Commission I. Le procès-verbal final de la Conférence sera examiné ultérieurement.
(Voir le texte de ces propositions annexé au procès-verbal de la présente séance, page 86.)

La Conférence passe à l'examen des deux numéros de cette annexe:

I.

M. *Girtanner* craint que l'admission des dentelles et broderies fines parmi les objets mentionnés au numéro I ne donne lieu à des difficultés en raison des différentes interprétations du mot «fines». Il ne veut pas formuler aujourd'hui de propositions fermes à ce sujet, mais il se réserve de revenir sur ce point lors de la deuxième lecture de l'annexe.

M. *de Buschman* se range à l'avis exprimé par le précédent orateur; il pense qu'il faudrait supprimer l'alinéa 2 du numéro I, ou en modifier la rédaction ainsi qu'il suit: «dentelles et broderies particulièrement précieuses».

M. *Girtanner* répète qu'il n'a aujourd'hui aucune proposition ferme à formuler, mais qu'il se réserve de présenter de nouvelles observations lors de la seconde lecture.

M. *de Buschman* attendra également la seconde lecture pour présenter ses observations.

M. *Baume* explique qu'il a proposé d'ajouter à l'énumération du chiffre I les dentelles et broderies fines parce que ces articles sont considérés en France et en Belgique comme rentrant dans la catégorie des objets précieux, exclus du transport aux termes du § 1 des Dispositions réglementaires, et qu'il lui a semblé préférable de les comprendre explicitement dans les nouvelles dispositions relatives à ces objets. Il ne voit pas d'inconvénient à faire suivre cette énumération des mots: «de grande valeur» ou de toute autre expression analogue, mais il tient à ce que ces objets ne soient pas exclus.

M. *Dubois* fait connaître que le tarif belge ne range pas les broderies dans la catégorie des objets précieux, mais seulement les dentelles. La Compagnie française du Nord, dans ses relations avec les chemins de fer belges, admet cette classification.

M. *Baume* dit que c'est précisément la Compagnie du Nord qui a demandé à la Conférence de Paris l'adjonction de ces objets.

M. *le Président* est d'avis que la Conférence adopte le chiffre I, en réservant la rédaction de l'alinéa 2 qui serait renvoyé pour examen à la Commission I.

MM. *Dubois* et *Picard* déclarent qu'ils ne saisissent pas la portée des réserves faites par M. Girtanner, au sujet d'une disposition qui ne leur paraît pas défavorable à l'industrie suisse. M. *Dubois* ajoute qu'il appartient aux administrations de chemins de fer d'introduire dans les conditions réglementaires la nomenclature des objets considérés comme précieux.

M. *le Président* consulte la Conférence sur l'adoption du numéro I.

Le numéro I est adopté, sous réserve d'un nouvel examen de l'alinéa 2.

II.

M. *de Buschman* fait remarquer qu'en adoptant le premier alinéa du numéro II on aggravera les conditions de transport, puisque dans certains pays, les transports funèbres peuvent être effectués actuellement en petite vitesse. Il se borne d'ailleurs à faire cette constatation.

M. *Baume* dit qu'il est d'un intérêt supérieur, que les transports funèbres aient lieu en grande vitesse dans le service international. Il y a là une question d'hygiène et de longueur du parcours qui n'échappera pas à la Conférence. C'est d'ailleurs ce qui a décidé la Commission à adopter cette disposition.

M. *Röll*. En effet, comme les parcours sont souvent très longs, il ne faut pas admettre les transports funèbres à la petite vitesse.

M. *de Buschman* convient aussi que cette disposition est justifiée. Au sujet du dernier alinéa, il demande si les mots « lois et règlements de police » comprennent les prescriptions de police sanitaire.

MM. *Dubois, Röll* et *Baume* estiment que cela n'est pas douteux.

MM. *Gerstner* et *Röll* demandent que cette opinion soit constatée dans le procès-verbal.

M. *Franck* fait remarquer que l'expression « police sanitaire » figurait dans l'ancien texte.

Après cet échange d'observations, le numéro II mis aux voix est adopté.

M. *le Président* pense que la discussion des autres propositions de la Commission I en ce qui concerne le procès-verbal final peut être renvoyée jusqu'après l'examen des propositions de la Commission II.

La Conférence se range à cet avis.

La discussion est ouverte sur l'*annexe 1* qui comprend les propositions de la Commission II. (Voir le texte de ces propositions annexé au procès-verbal de la présente séance, page 88).

Les deux rapporteurs, MM. *Vieille* et *von der Leyen* se réfèrent à leur rapport général présenté dans la séance du 7 juin et motivent les propositions de la Commission

qui impliquent une modification ou un complément de la Convention de Berne. Ils font observer que jusqu'au numéro XXXV le numérotage de la Convention de Berne a été maintenu et qu'un nouveau numéro VIII[a] a été introduit afin de faciliter les citations, ce qui a paru d'autant plus opportun, qu'il n'est pas encore certain que les propositions de la Conférence seront acceptées par tous les Etats signataires de la Convention de Berne.

Les propositions de la Commission II sont adoptées par la Conférence, en partie sans changements, en partie avec des modifications de rédaction de peu d'importance.

Les observations de détail suivantes sont présentées au sujet des numéros ci-après mentionnés :

I.

Les *rapporteurs* expliquent que la modification proposée est simplement destinée à mettre d'accord le texte français avec le texte allemand.

M. *Baume* demande quel est des deux chiffres « 22 » et « 26 » celui qui est exact, celui qui a été véritablement adopté par la dernière Conférence de Berne. Si c'est le chiffre « 26 », il n'a pas d'observation à faire; mais si c'est le chiffre « 22 », il y aurait là une aggravation sur laquelle il croit devoir attirer l'attention de la Conférence.

M. *Gerstner* dit qu'il a étudié la question et constaté que le chiffre « 26 » seul était exact. C'est par erreur que le chiffre « 22 » a été introduit dans le texte français.

M. *Baume* se réserve de consulter les procès-verbaux des Conférences précédentes.

La Conférence, sur la proposition de M. *Droz*, charge M. *Farner* de faire des recherches et de présenter un rapport sur ce point.

Le numéro est adopté.

III.

Les *rapporteurs*. L'attention de la Commission a été appelée par M. Rossel sur les propriétés dangereuses de la composition signalée dans l'article. Néanmoins il a paru à la Commission qu'en raison des intérêts commerciaux importants qui s'attachent, à cette fabrication d'une part, et des conditions de sécurité qui résultent de l'extrême division des matières d'autre part, il était possible d'autoriser le transport.

Adopté.

VIII *a*.

Les *rapporteurs*. Ce chiffre nouveau est destiné à séparer l'*éther sulfurique* d'autres produits avec lesquels il figurait dans le numéro IX, et à faciliter le transport des très grandes comme des très petites quantités.

Adopté.

Les numéros IX, XI, XIX et XXXV sont modifiés seulement par suite de l'adjonction d'un numéro VIII *a*.

X.

Les *rapporteurs* déclarent qu'un nouvel alinéa a été ajouté pour faciliter le transport du sulfure de carbone en petites quantités.

XIV.

Les *rapporteurs.* La disposition nouvelle qui exclut le plomb de l'emballage et prohibe l'emploi de wagons doublés ou couverts de plomb constitue une aggravation, mais une aggravation nécessaire. Il résulte en effet de l'expérience acquise dans ces dernières années que l'acide picrique est susceptible de prendre en cas d'incendie des propriétés explosives très violentes lorsqu'il se trouve au contact du plomb.

Adopté.

XX.

Les *rapporteurs.* Il a été entendu que l'addition des mots « de l'appareil Abel » n'impliquait pas l'emploi obligatoire de cet appareil, mais servait simplement à préciser les conditions dans lesquelles est déterminée la température d'inflammation dont il est parlé dans ce numéro. Tout autre appareil dont les indications ont été repairées par rapport à celles de l'appareil Abel, peut être également utilisé.

M. *Baume* dit qu'il est certain que les employés de chemin de fer ne connaissent pas l'appareil Abel. Cette mention a été supprimée dans la Convention de Paris: il ne voit pas l'utilité de la rétablir.

Les *rapporteurs.* Les vérifications n'incombent pas au chef de gare. Le but de l'épreuve mentionnée par l'expéditeur est de définir la matière présentée au transport.

La Conférence maintient les mots « de l'appareil Abel » et adopte le numéro XX.

XXXIII.

M. *Baume* demande que l'on remplace dans le texte français les mots « wagons ouverts » par les mots « wagons découverts ».

Adopté avec cette modification.

XXXVI.

Les *rapporteurs* rappellent que la Commission II a limité son examen aux produits explosibles qui, en raison de leur composition, de leur mode d'emballage ou de leur physique ne paraissent pas susceptibles de faire explosion en masse par le choc ou incendie.

C'est en se plaçant à ce point de vue que le numéro XXXVI de la convention austro-allemande a été éliminé.

Le numéro XXXVI de l'annexe concerne des cartouches que de nombreuses expériences effectuées dans ces dernières années permettent de considérer comme peu dangereuses dans le cas d'accidents de transport.

Ce numéro n'est que la reproduction du 6° du numéro IV de l'article 1er de la convention de Paris récemment conclue.

La Conférence se déclare d'accord avec les rapporteurs.

M. *Ryperman* propose de remplacer les mots « matières explosibles » par les mots « autres poudres de tir » (andere Schiessmittel).

M. *Baume* propose d'ajouter à la lettre *c* une disposition ainsi conçue:

« Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention. »

Ces deux propositions sont adoptées ainsi que le numéro XXXVI dans son ensemble.

XXXVIII.

M. *Baume* fait observer que la Convention de Paris a remplacé ce long paragraphe par une disposition très courte, ainsi conçue:

« Les pièces d'artifice sont admises au transport sur le territoire de chaque Etat où leur transport est autorisé, à charge de se conformer aux règlements intérieurs de chaque Etat, existants ou à intervenir. »

Il se demande si la proposition de la Commission II ne constitue pas une aggravation et croit devoir, pour cette raison, faire des réserves sur l'adoption de ce numéro.

M. *Bake* rappelle à M. Baume, que lors de la Conférence de Paris, les Hollandais ont déclaré ne pouvoir transporter les pièces d'artifice sur leur territoire, et que c'est pour cette raison qu'on a adopté la rédaction citée plus haut par M. Baume. Le gouvernement hollandais autorisant maintenant le transport des pièces d'artifice, il n'y a plus de raison de s'opposer à l'adoption du numéro XXXVIII.

M. *Gerstner* estime que ce serait compliquer les choses que de s'en remettre à la législation de chaque pays sur ce point. Mieux vaut encore, dans l'intérêt du commerce, adopter une disposition unique, un peu rigoureuse, sans doute, mais applicable à tous les territoires soumis à la Convention de Berne.

M. *Baume* se réserve de présenter, s'il y a lieu, de nouvelles observations lors de la seconde lecture.

L'examen de ce numéro est renvoyé à la Commission.

XLII.

Adopté sous la réserve, formulée par M. *Baume,* que l'expression « schellack » sera traduite en français.

XLIII.

Les *rapporteurs* rappellent que ces matières ne peuvent pas être regardées comme inoffensives. Elles ont donné lieu à des accidents très graves, notamment en 1878 à Paris.

Toutefois la Commission pense qu'en raison de la grande division des matières stipulées dans l'article et de la limitation du poids des colis, le transport peut être admis dans des conditions de sécurité paraissant suffisantes.

M. *Baume* demande si la Conférence tient essentiellement au maintien de ce numéro. Le produit dont il s'agit ici est extrêmement dangereux. Peut-être conviendrait-il de ne pas l'admettre au transport international. Il se réserve de présenter de nouvelles observations lors de la seconde lecture.

Le numéro est renvoyé à la Commission.

XLV.

Les *rapporteurs* font observer que l'on n'a pas admis l'*acide carbonique sous forme de gaz* et le *carbure* d'*hydrogène* qui se trouvaient mentionnés dans le tableau comparatif préparé par l'Office central, parce que, comme les techniciens en ont fait la remarque, ces deux catégories de produits ne se trouvent plus actuellement dans le commerce, et qu'il n'y a, par conséquent, pas lieu de prévoir des conditions spéciales pour leur admission au transport.

XLVII.

M. *Rösing* propose d'ajouter à la fin du numéro les mots « à moins que les récipients ne soient enfermés dans des caisses en bois ».

Adopté.

M. *Baume* demande que les récipients qui contiennent ces produits soient soumis à l'épreuve administrative.

M. *Rösing* estime que cela n'est pas nécessaire. Les récipients sont très solides et ils ne sont, d'ailleurs, soumis qu'à une pression de six atmosphères.

M. *Baume* insistant, la question est réservée pour la seconde lecture.

Renvoyé à la Commission.

LII.

Les *rapporteurs* font observer qu'on n'a pas admis la *limaille de fer* ou *d'acier grasse* et les *résidus de la réduction du nitrobenzole des fabriques d'aniline* mentionnés dans le tableau comparatif préparé par l'Office central, parce qu'on envisage de différents côtés que ces marchandises peuvent être transportées sans restriction aucune et qu'elles ne présentent d'ailleurs aucun intérêt pour le trafic international.

La commission a renoncé à l'adjonction de ces objets.

LIII.

M. *Baume* propose, conformément au texte de la Convention de Paris:

1° Que le guano et les engrais artificiels soient admis au transport sans condition spéciale.

La Conférence estime que ces matières ne doivent pas être considérées comme infectes.

2° Que non seulement le chargement et le déchargement, mais aussi le transport, soient soumis aux règlements en vigueur sur le territoire de chacun des Etats contractants.

M. *Dubois* se prononce pour le maintien du texte de la Convention de Paris.

La question est réservée pour la seconde lecture.

Le numéro est adopté sous cette réserve.

M. *Baume* propose d'insérer dans la nouvelle annexe 1 un article analogue à l'article 2 de la Convention de Paris, qui laisse aux administrations de chemin de fer la faculté de modifier les dispositions admises, chaque fois qu'elles le jugent nécessaire, sans qu'il soit besoin de réunir des conférences de délégués techniques et de mettre en mouvement l'appareil diplomatique. Il va sans dire que ces modifications ne pourront être apportées qu'après autorisation des gouvernements dont les administrations dépendent.

M. *Dubois* appuie cette proposition.

MM. *Gerstner, de Buschman* et *Röll* trouvent que la question mérite d'être approfondie.

M. *Baume* insiste en faisant valoir les complications qui résultent du système actuel.

M. *Droz.* Le système actuel n'est pas aussi compliqué que M. Baume le pense. Le dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires donne aux Etats contractants la faculté de s'entendre entre eux, quand ils le jugent nécessaire. Ils peuvent user de cette faculté et conclure des conventions spéciales.

M. *Baume* dit que le but serait précisément d'éviter les conventions spéciales qui sont nécessaires aujourd'hui; ce qu'il demande est conforme aux vœux émis par la Commission I en ce qui concerne la simplification de la procédure à suivre pour obtenir des dispositions moins rigoureuses.

Sur la proposition de M. *Gerstner*, la Conférence décide de renvoyer la question à la Commission I.

M. le *Président* demande si la Conférence veut passer à la discussion du *procès-verbal final.*

M. *Baume.* Si l'on passe à la discussion du procès-verbal final, je demande à présenter les observations suivantes sur la forme à donner à ce document:

Contrairement à un usage consacré et constamment observé dans les Conférences internationales, d'après lequel l'instrument à rédiger doit être unique et en langue française, le procès-verbal de clôture des Conférences tenues à Berne en 1878—1881 et 1886 a été rédigé en deux langues, et deux exemplaires, l'un français et l'autre allemand, ont été signés par les délégués.

Il y a là une procédure en opposition avec les usages diplomatiques admis jusqu'ici.

Conformément aux usages constamment suivis, et tout récemment encore, le Congrès de Berlin en 1878 sur les affaires d'Orient, la Conférence africaine de Berlin en 1885, la Conférence de Bruxelles en 1889 sur la traite des esclaves, tous les Congrès de l'Union postale, toutes les Conférences de l'Union télégraphique, ont rédigé en langue française le texte unique de l'instrument élaboré.

Plus récemment encore, le tribunal arbitral, siégeant actuellement à Paris pour régler les questions débattues entre les gouvernements anglais et américain, a décidé d'un commun accord que les procès-verbaux et la sentence arbitrale seront rédigés en français.

J'ai donc reçu l'ordre de n'apposer ma signature que sur un instrument rédigé en français et de ne signer qu'un seul procès-verbal final.

Sur la proposition de M. le *Président* et de M. *Gerstner,* l'examen de cette déclaration est renvoyé à la Commission I.

La séance est levée à 6 heures et demie.



Règlement pour les délibérations de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Art. 1er.

La Conférence se constitue en procédant à la nomination d'un président et de deux vice-présidents.

Le secrétariat et les fonctions de traducteurs sont confiés aux secrétaires de l'Office central des transports internationaux.

Art. 2.

La Conférence a pour objet d'examiner si et dans quelle mesure il peut y avoir lieu de proposer aux Etats la Ievision de l'annexe 1 de la Convention internationale du 14 octobre 1890, et aussi, le cas échéant, du § 1 des Dispositions réglementaires.

Elle adopte comme base de ses délibérations les textes actuels de ladite annexe et du § 1 des Dispositions réglementaires, lesquels textes seront mis en regard des modifications déjà convenues ou projetées entre divers Etats (voir les imprimés communiqués à la Conférence par l'Office central), ainsi qu'en regard des propositions qui pourront être présentées dans le cours de la discussion.

Art. 3.

Il est institué deux Commissions chargées de donner leur avis, l'une sur les questions de nature générale et sur celles qui se rapportent au § 1 des Dispositions réglementaires, l'autre sur les questions relatives à la revision de l'annexe 1.

La délégation de chaque Etat désigne un de ses membres pour faire partie de chacune des deux Commissions, dans lesquelles l'Office central sera aussi représenté. En outre, tout membre de la Conférence peut prendre part aux délibérations de l'une ou de l'autre Commission, mais chaque Etat n'a droit qu'à une voix.

Art. 4.

Les Commissions font leur rapport en séance plénière et présentent en français et en allemand les textes nouveaux qu'elles ont libellés.

Les résolutions adoptées en première lecture par la Conférence seront mises au net par chaque Commission et feront ultérieurement l'objet d'une seconde lecture en séance plénière.

Art. 5.

Les séances plénières commencent à 3 heures après midi et durent jusqu'à 6 heures. Les séances des Commissions ont lieu la matinée, à partir de 9 heures.

Art. 6.

Chaque membre doit demander la parole au président.

Les propositions doivent être déposées par écrit aux mains du président.

Les personnes désignées pour prendre part à la Conférence en qualité d'experts ont également le droit de formuler des propositions et de les développer.

Art. 7.

Dans la discussion, chaque membre doit s'exprimer en français ou en allemand.

Un résumé de chaque discours prononcé est donné, par le traducteur, dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Les propositions sont traduites littéralement.

Art. 8.

Le vote a lieu à l'appel nominal et par délégation, l'Autriche et la Hongrie comptant pour deux délégations distinctes.

Les propositions en faveur desquelles se prononce la majorité des délégations formeront la base du projet d'arrangement à soumettre aux Etats. Il est procédé au vote jusqu'à ce que l'une des propositions en présence ait obtenu la majorité absolue. Lorsqu'il y a égalité de suffrages en faveur de deux propositions opposées, il appartient à l'Etat chargé de la présidence de départager les voix.

Les délégations qui ne pourraient définitivement se rallier à telle ou telle disposition du projet voudront bien en faire en temps utile la déclaration, afin que les dispositions dont il s'agit soient éliminées du projet et puissent faire l'objet, s'il y a lieu, pendant la durée de la Conférence, des conventions spéciales réservées aux termes du § 1 des Dispositions réglementaires.

Art. 9.

Les procès-verbaux des séances plénières sont rédigés dans les deux langues et sont distribués aux membres de la Conférence au plus tard le surlendemain de chaque séance. Ils donnent une image succincte des délibérations, relatent toutes les propositions avec le résultat des votes et contiennent un court résumé des arguments présentés. L'approbation en a lieu le lendemain du jour de leur distribution.

Art. 10.

Le projet d'arrangement qui résultera des délibérations sera communiqué aux gouvernements des Etats faisant partie de la Convention. Un procès-verbal final déterminera la forme et le contenu de cette communication.

Propositions de la Commission I.

Procès-verbal final de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Les soussignés, Délégués des Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Hongrie, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Suisse, chargés de prendre part à une Conférence technique pour la revision de l'annexe 1 (et le cas échéant du § 1 des Dispositions réglementaires) de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, Conférence qui s'est réunie à Berne le 5 juin 1893, ayant terminé leurs travaux, soumettent aux Gouvernements des Etats signataires de la Convention, le résultat de leurs délibérations, savoir:

I. Projet de revision de l'annexe 1 de la Convention internationale du 14 octobre 1890.

(On placera ici la nouvelle annexe 1 telle qu'elle résultera des décisions de la Conférence.)

II. Projet d'annexe 1a à la Convention internationale du 14 octobre 1890.

Annexe 1a.

Prescriptions relatives au transport des objets précieux et des objets d'art, ainsi qu'aux transports funèbres.

(§ 1 des Dispositions réglementaires.)

I.

L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale de la Convention de Berne, sur base soit d'une entente entre les gouvernements des Etats intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer à ce duement autorisees, et approuvés par toutes les autorités compétentes.

Dans les objets précieux sont compris, par exemple, les dentelles et broderies fines.

II.

Les transports funèbres sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes:

1. Le transport est effectué en grande vitesse.
2. Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ.
3. Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner.
4. Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque Etat, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats.

Les Délégués soussignés prient le Conseil fédéral suisse de vouloir bien inviter les Gouvernements des Etats signataires de la Convention, à donner pouvoir à des Plénipotentiaires, qui auront à se réunir à Berne autant que possible dans le délai de trois mois, pour transformer les textes ci-dessus en Convention définitive.

Vu l'unanimité de leurs délibérations, ils osent espérer que les deux projets seront adoptés sans modifications. Si toutefois un Gouvernement croyait devoir refuser son adhésion à telle ou telle disposition des projets ci-dessus, les délégués soussignés proposent, dans l'intérêt de l'unité de la forme et pour accélérer la conclusion de l'entente, d'admettre néanmoins les dispositions dont il s'agit dans l'acte diplomatique, en les accompagnant de l'annotation suivante au pied du numéro que cela concerne:

N. B. — *Cette disposition n'est pas applicable au trafic avec* ..... (indiquer le ou les pays).

Les Délégués soussignés invitent l'Office central à établir un répertoire alphabétique des objets dénommés dans les annexes 1 et 1[a] pour faciliter les recherches, et à le communiquer aux Etats, dans la pensée toutefois que ce répertoire ne forme pas une partie intégrante de l'arrangement.

Ils considèrent comme désirable que les conventions et ententes spéciales que les divers Etats pourraient conclure entre eux relativement aux objets énumérés au § 1 des Dispositions réglementaires, ainsi que les dispositions des tarifs se rapportant aux mêmes objets, soient portées par les soins des Gouvernements respectifs à la connaissance de l'Office central, pour être publiées par celui-ci.

Fait à Berne, le juin 1893, en un seul exemplaire, rédigé en français et en allemand, lequel sera déposé aux archives de la Confédération suisse.

Unterzeichnet zu Bern, am Juni 1893, in einem, in deutscher und in französischer Sprache abgefassten Exemplare, welches im schweizerischen Staatsarchiv niedergelegt wird.

Propositions de la Commission II concernant l'annexe 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale du 14 octobre 1890.

I.

Remplacer, dans le texte français, les mots «22 mm.» par les mots «26 mm.» et les mots «en bois» par les mots «à bois».

II.

Pas de changements.

III.

Ajouter:

La masse inflammable des *allumettes chimiques de phosphore jaune* et de *chlorate de potasse* ne doit pas contenir, à l'état sec, plus de 10 % de phosphore et 40 % de chlorate de potasse. Les envois devront être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.

IV. V. VI.

Pas de changements.

VII.

Ajouter un alinéa 3 ainsi conçu:

Seront acceptés au transport, aux mêmes conditions que le sulfure de sodium brut non cristallisé, les *cokes à base de soude* (produit accessoire obtenu dans la fabrication des huiles de goudron).

VIII.

Pas de changements.

Intercaler après le nº VIII le nº

VIIIa.

L'*éther sulfurique* ne peut être expédié que:

1. dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien soudés et contenant au maximum 500 kilogrammes, ou

2. dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum et emballés conformément aux prescriptions suivantes:

a. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles;

b. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux mélangé avec du verre soluble.

Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 1,55 litres de capacité du récipient, par exemple un récipient en métal de la capacité de 15,50 litres d'eau ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le nº XXXV.

IX.

Rayer de l'alinéa 1er les mots « éther sulfurique ainsi que ».

X.

Intercaler après le chiffre 3, les mots suivants:

Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 0,825 litre de capacité du récipient.

Ajouter un alinéa 2 ainsi conçu:

Le sulfure de carbone livré au transport par quantités de 2 kilogrammes au plus, peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en fer blanc hermétiquement fermés, emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis devront être transportés exclusivement dans des wagons découverts, sans bâches, et la lettre de voiture devra indiquer qu'ils contiennent du sulfure de carbone.

XI.

Rayer dans l'alinéa 1er après les mots « au n° IX » les mots « pour l'éther sulfurique ».

XII. XIII.

Pas de changements.

XIV.

Ajouter un deuxième alinéa:

Le plomb devra être exclu de l'emballage de l'acide picrique et ne pas être transporté réuni avec cet acide dans le même wagon. Les wagons doublés ou couverts de plomb ne devront pas être employés à ce transport.

XV.

Intercaler après les mots: « l'eau forte » les mots: « ainsi que le chlorure de soufre ».
Remplacer au chiffre 2 les mots « les acides minéraux » par les mots « ces produits ».

XVI. XVII. XVIII.

Pas de changements.

XIX

Remplacer dans l'alinéa 1er les mots: « (voir n° IX) » par les mots: « (voir n° VIIIa) ».

XX.

Ajouter à la troisième ligne après le mot « (Celsius) » les mots « de l'appareil Abel », et à la fin de l'alinéa: « (pétrole de test) ».

Ajouter au chiffre 1 *c*: « ou en grès » après les mots « en verre » (en ce cas).

Modifier dans le chiffre 1 *bb* la fin de l'alinéa ainsi qu'il suit:

Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès.

XXI.

Ajouter sous 1 *c* et 8: « ou en grès » après les mots « en verre ».

XXII.

Ajouter au chiffre 1*b* «ou en grès» après les mots «en verre».

Ajouter au chiffre 1, après l'alinéa *bb*:

«*c*) Dans des wagons-réservoirs hermétiquement fermés» (wagons-citernes parfaitement étanches).

Ajouter au chiffre 8 «ou en grès» après les mots «en verre».

XXIII. XXIV. XXV. XXVI.

Pas de changements.

XXVII.

A modifier ainsi qu'il suit:

La *levure, liquide* ou *solide*, devra être transportée dans des vases non fermés hermétiquement. Si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients entièrement clos, il pourra exiger de l'expéditeur l'engagement:

1. de renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes des chemins de fer correspondants;
2. de prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur;
3. de renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des récipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des récipients non fermés hermétiquement.

Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la *levure comprimée.*

XXVIII.

A modifier ainsi qu'il suit:

Le *noir de fumée* et autres espèces de *noir en poudre* ne seront admis à l'expédition que dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

Si le noir de fumée est fraîchement calciné, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides paniers et garnis intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois.

La lettre de voiture doit mentionner si le noir de fumée est fraîchement calciné ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le noir de fumée sera considéré comme fraîchement calciné.

XXIX et XXX.

Pas de changements.

XXXI.

Remplacer les alinéas 1 et 2 par les suivants:

La *laine*, les *poils*, la *laine artificielle*, le *coton*, la *soie*, le *lin*, le *chanvre*, le *jute* à l'état brut sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, et sous forme de chiffons ou d'étoupes; les *cordages*, les *courroies de coton et de chanvre*, les *mailles de corps*, les *mailles de jeu* (pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa 3) ne

devront être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, que dans des wagons couverts ou dans des wagons ouverts munis de bâches.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

XXXII.

Ce numéro doit être ainsi rédigé:

Les *déchets d'animaux sujets à putréfaction,* tels que les peaux fraîches non salées, les graisses, les tendons, les os, les cornes, les onglons ou sabots, les rognures de peaux fraîches servant à fabriquer la colle non passées à la chaux, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux mentionnés aux n°s LIII et LIV, seront acceptés aux conditions suivantes:

1. Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par *expéditions partielles,* lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides.

2. Les expéditions partielles des objets de cette catégorie non dénommés ci-dessus au chiffre 1 ne sont admises qu'emballées dans des fûts, cuveaux ou caisses solides et bien clos. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les fûts, cuveaux ou caisses. Le transport doit être effectué par wagons ouverts.

3. Les tendons frais, les rognures de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces matières, en outre les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes:

a. Du 1er mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides, non déchirés ou raccommodés. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une couverture d'un tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette couverture doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

b. Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une couverture de tissu très fort (toile à houblon) et cette couverture doit être elle-même entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première couverture doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

c. Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des fûts ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

4. Le transport par charge complète des matières non dénommées au n° 4 ci-dessus, mais analogues à celles qui sont indiquées dans ce numéro, doit être effectué par wagons ouverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches.

5. Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport.

6. Les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquels des matières de ce genre ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique.

7. Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII.

Ce numéro doit être ainsi rédigé:

Le *soufre* n'est transporté que par wagons couverts ou par wagons ouverts munis de bâches.

XXXIV.

Ajouter dans le texte français, après les mots «de maïs», les mots «de riz».

Remplacer les mots «les tissus de bois» par les mots «les pâtes de bois».

Ajouter dans le texte allemand avant les mots «Reis- und Flachsstroh» le mot «Maïs-».

XXXV.

Intercaler avant le nº «IX» (deux fois) le nº «VIII a»; ajouter (deux fois) après le mot «inclus» les mots et chiffre: «ainsi que LI».

A la suite du nº XXXV

ajouter:

XXXVI.

Les *cartouches pour armes à feu* chargées de poudre noire ou d'autres matières explosibles, en tant que ces dernières sont admises dans les Etats participant au transport par chemins de fer, soit:

1. Les cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal,

et

2. Les cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique,

seront transportées aux conditions suivantes:

a. Pour les cartouches métalliques, les projectiles devront être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton garnies intérieurement ou extérieurement d'un revêtement métallique, la charge entière de poudre contenue dans le revêtement métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport.

b. Les cartouches devront être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans de petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc., seront placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solides dont les parois devront avoir au moins 0,015 mètre d'épaisseur; les espaces vides devront, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe ou de tontisse ligneuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois de bois pourra être de 0,010 mètre.

c. Le poids d'une caisse remplie de cartouches ne pourra dépasser 100 kilogrammes.

d. Les caisses ne pourront être fermées au moyen de clous en fer; elles devront porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

e. Les lettres de voiture devront être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation devra être conçue ainsi qu'il suit:

Le soussigné . . . . . certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque . . . . , est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage, aux dispositions arrêtées sous le nº XXXVI de l'annexe 1 de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

XXXVII.

Capsules pour armes à feu et *projectiles* (munitions Flobert).

1. Les capsules pour armes à feu devront être emballées dans des boîtes en carton, boîtes en fer-blanc ou petites caisses en bois.

2. Les capsules pour projectiles devront être emballées dans des récipients, petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu.

Tout récipient contenant des capsules pour armes à feu ou projectiles devra, comme les capsules mêmes, être soigneusement emballé dans une forte caisse ou dans un tonneau solide, et chaque colis devra porter, suivant son contenu, l'inscription « capsules pour armes à feu » ou « capsules pour projectiles ». Le poids de la caisse ou du tonneau ne pourra pas dépasser 100 kilogrammes.

XXXVIII.

Les pièces d'artifice fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues seront transportées aux conditions suivantes:

1. Elles ne devront contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et de ferro-cyanure de potassium; elles ne devront également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, et en général aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles devront se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne pourra contenir plus de 30 grammes de poudre *en grains.*
2. Le poids total des matières inflammables contenus dans les pièces d'artifice réunies en un même colis ne peut dépasser 20 kilogrammes, et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition: 2,5 kilogrammes.
3. Les pièces d'artifice devront être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons entourés de fort papier, soit dans du carton ou dans du papier d'emballage solide; l'amorce de chaque pièce devra être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport devront

être complètement remplies et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étoupe, des déchets de papier ou des matières analogues, afin que, même en cas de secousse, aucun déplacement des paquets ne puisse avoir lieu. Les matières employées pour combler les espaces vides devront être très propres et absolument sèches; pour cette raison, l'emploi de foin frais ou d'étoupe grasse, par exemple, est prohibé. Il est également interdit d'emballer dans la même caisse des pièces d'artifice et d'autres objets.

4. Les caisses devront être faites avec de fortes planches d'une épaisseur de 22 millimètres au moins; leurs côtés seront ajustés au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres et le fond et le couvercle avec des vis d'une longueur suffisante. L'intérieur des caisses devra être entièrement tapissé de papier fort et résistant. Il ne devra rester sur l'extérieur des caisses ni trace ni résidu des matières contenues dans les pièces d'artifice. Le volume de la caisse ne devra pas dépasser $1{,}2$ mètre cube, son poids brut ne pourra être supérieur à 75 kilogrammes. Les caisses devront porter, d'une manière apparente, l'inscription: «Pièces d'artifice de poudre en poussière» ainsi que le nom de l'expéditeur. Chaque envoi devra, en outre, être accompagné d'une déclaration indiquant l'espèce des pièces d'artifice qu'il contient, et spécifiant, notamment, si ce sont des fusées, des roues, des pièces d'artifice pour salon, etc.
5. Chaque envoi devra être accompagné d'une déclaration de l'expéditeur attestant que les prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 4 ont été observées; la signature devra être dûment certifiée.

XXXIX.

Le *fulmi-coton comprimé contenant au moins 15 % d'eau* sera admis au transport aux conditions suivantes:

1. Il devra être soigneusement emballé dans des récipients étanches, résistants, aux parois solides. Ces récipients devront porter, d'une manière apparente, l'inscription: «Fulmi-coton mouillé, comprimé.» Le poids maximum de chaque colis isolé ne pourra être de plus de 90 kilogrammes.
2. Cette matière ne devra être admise ni au transport par grande vitesse, ni au transport par trains de voyageurs; le transport par trains mixtes n'est autorisé que pour les lignes sur lesquelles ne circulent pas de trains de marchandises.
3. L'expéditeur devra déclarer dans la lettre de voiture que la nature du fulmi-coton et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées; sa signature devra être dûment certifiée.
4. Le fulmi-coton ne pourra être transporté avec d'autres marchandises, dans un même wagon, que si celles-ci ne sont pas facilement inflammables.
5. La réunion dans le même wagon de cartouches pour armes à feu, pièces d'artifice, mèches ou amorces explosives et de fulmi-coton est interdite.
6. Les wagons découverts employés au transport du fulmi-coton devront être bâchés.

XL.

Le *fulmi-coton sous forme d'ouate* et le *fulmi-coton* (coton nitré) *pour collodium* seront acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches emballés dans des caisses en bois solides, à la condition qu'ils contiendront au moins 35 % d'eau.

La lettre de voiture devra contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures devront être dûment certifiées.

XLI.

Les *bonbons* dits *bonbons fulminants* seront admis au transport à la condition qu'ils seront enfermés par nombre de 6 à 12 dans des cartons et que ces cartons seront emballés dans des caisses en bois.

XLII.

Les *feux de Bengale préparés au schellack (feux de Bengale de salon) sans amorces*, les *papiers nitrés, bougies fulminantes, lances fulminantes, allumettes munies d'un feu de Bengale* et *autres objets analogues* devront être emballés dans des caisses en fer-blanc ou en bois solidement assemblé, dont le volume ne devra pas dépasser 1,2 mètre cube. L'emballage devra être effectué avec soin et de telle sorte que les caisses ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses devront porter à l'extérieur une inscription indiquant leur contenu.

XLIII.

Les *bandes d'amorces pour briquets* et les *amorces pour jouets d'enfants* seront admises aux conditions suivantes :

1. Elles seront emballées dans des boîtes en carton qui ne devront pas en contenir plus de 100 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse inflammable de plus de 0,75 gramme. Les paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes, et chaque rangée plus de 12 boîtes. Ils seront solidement enveloppés dans du papier.
2. Les paquets devront être renfermés dans des caisses en fer-blanc ou en bois très solides d'un volume de 0,5 mètre cube au maximum, et seront placés de manière qu'il reste un espace vide de 30 millimètres au moins entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide devra être comblé avec de la tontisse ligneuse, de la paille, de l'étoupe ou une matière analogue, afin que, même en cas de secousses, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne pourront être emballés avec d'autres objets.
3. Les caisses devront porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent ainsi que le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.
4. Chaque envoi devra être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

XLIV.

Les *pois fulminants* seront admis aux conditions suivantes :

1. Ils devront être emballés, par nombre de 1000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants ne devront pas contenir, en totalité, plus de 0,5 gramme de fulminate d'argent.

2. Les boîtes devront être placées dans des caisses en fer-blanc ou en bois solides, d'un volume de 0,5 mètre cube au plus; un espace vide de 30 millimètres au moins devra exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide sera rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe, ou de toute autre matière analogue, afin que, même en cas de secousses, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne pourront être emballés avec d'autres objets.
3. Les caisses devront porter, d'une manière apparente, l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.
4. Chaque envoi sera accompagné d'une déclaration revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

XLV.

Les *gaz liquéfiés (acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniaque, chlore, acide sulfureux anhydre* et *phosgène)* ne seront admis au transport qu'aux conditions suivantes:

1. Ces produits devront être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu; toutefois, le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre.
   a. Ces récipients devront avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la valeur est indiquée ci-après au chiffre 2, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans pour les récipients destinés au transport de l'acide carbonique, du protoxyde d'azote et de l'ammoniaque, et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène.
   b. Ils devront porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du chiffre 2, ainsi que la date de la dernière épreuve.
   c. Les soupapes devront être protégées par des chapes du même métal que les récipients; ces chapes seront vissées aux récipients.
   Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène pourront être pourvus de chapes en fer forgé.
   Les récipients devront être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.
   Les récipients destinés au transport du phosgène pourront être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape, au lieu de soupapes. Ces bouchons devront fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir.
   Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.
2. La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit:
   a. Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote: à 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,34 litre de capacité du récipient. Par exemple, un ré-

cipient de la capacité de 13,40 litres ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides.

b. Pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,86 litre de capacité du récipient.

c. Pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,9 litre de capacité.

d. Pour l'acide sulfureux et le phosgène, à 30 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,8 litre de capacité.

3. Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne pourront être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.
4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois.

XLVI.

L'*oxygène,* l'*hydrogène* et le *gaz d'éclairage comprimés* seront transportés aux conditions suivantes:

1. Ces produits ne pourront être soumis à une pression supérieure à 200 atmosphères; ils devront être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients devront:

a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans.

b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve.

c. être munis de soupapes qui devront être protégées:

1. si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 2,5 centimètres, vissé dans le goulot mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice;
2. si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage, par des chapes d'acier ou de fer forgé ou de fonte forgée vissées solidement au récipient.

d. s'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler. Les récipients livrés par charges partielles devront être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Si la remise a lieu en caisses, celles-ci devront porter l'inscription suivante énoncée clairement « oxygène comprimé », ou « hydrogène comprimé », ou « gaz d'éclairage comprimé ».

2. Les envois ne pourront être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes devront, chaque fois qu'elles en seront requises, adapter le manomètre au récipient, pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification devra être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent.

3. Les récipients contenant des gaz comprimés ne pourront être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons ouverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.

XLVII.

Le *chlorure de méthyle* ne peut être transporté que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches et hermétiquement fermés, et par wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur.

XLVIII.

Le *trichlorure de phosphore*, l'*oxychlorure de phosphore* et le *chlorure d'acétyle* ne sont admis que s'ils sont présentés au transport:

1. dans des récipients en plomb ou en cuivre absolument étanches et hermétiquement clos; ou
2. dans des récipients en verre; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:
   a. L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri. Les bouchons de verre devront être enduits de paraffine, et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles sera recouvert d'une enveloppe en parchemin.
   b. les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes devront être placées dans des récipients en métal pourvus d'anses; un espace vide de 30 millimètres devra exister entre les bouteilles et les parois des récipients; les espaces vides seront soigneusement comblés avec du sable tamisé sec, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.
   c. Les bouteilles *contenant 2 kilogrammes au moins* seront admises au transport dans des *caisses en bois* solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne pourra renfermer plus de *quatre* bouteilles. Celles-ci devront être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse; cet espace vide sera soigneusement comblé avec du sable tamisé sec, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.
   d. Le couvercle des récipients dont il est parlé aux lettres *b* et *c* devra porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre.

XLIX.

Le *pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore)* est soumis aux prescriptions du n° XLVIII; toutefois, l'emballage prescrit au chiffre 2 *b* n'est exigé, pour ce produit, que lorsque les bouteilles contiennent plus de 5 kilogrammes. Pour les bouteilles de 5 kilogrammes et au-dessous, l'emballage indiqué au chiffre 2 *c* est suffisant.

L.

Le *bioxyde d'hydrogène* devra être remis au transport dans des récipients non hermétiquement fermés et ne pourra être transporté qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

Lorsque l'expédition aura lieu en touries, bouteilles ou cruchons, ces récipients devront être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus, les uns et les autres, de poignées.

LI.

Les *préparations* formées d'un *mélange d'huile de térébenthine* ou d'*alcool* avec de la *résine,* telles que les *vernis* à l'*alcool* et les *siccatifs,* sont soumises aux prescriptions suivantes:

1. Lorsque ces préparations seront expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients devront être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns et les autres de poignées solides et commodes.
   Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils devront être parfaitement étanches et bien fermés.
2. Les préparations composées d'huile de térébenthine et de résine qui répandent une mauvaise odeur ne pourront être transportées que sur wagons découverts.
3. Voir, en ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, le n° XXXV.

LII.

Le *papier graissé* ou *huilé* et les *fuseaux faits de ce papier* ne pourront être expédiés qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

LIII.

Le *fumier* et les *matières fécales,* y compris celles *qui proviennent des fosses d'aisance,* ne seront admis que par wagons complets et aux conditions suivantes:

1. Le chargement et le déchargement seront opérés par l'expéditeur ou par le destinataire qui devront, en outre, procéder au nettoyage prescrit par les règlements de l'administration.
2. Le fumier sec non comprimé sera expédié dans des wagons découverts, revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur.
3. Les autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisance, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne pourront être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts, ainsi que dans des wagons-réservoirs. Dans tous les cas, les mesures nécessaires devront être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeur méphitique.
4. Ces matières ne pourront être chargées avec d'autres marchandises.
5. Le chemin de fer sera en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
6. Les frais de désinfection éventuelle seront à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

LIV.

Les *caillettes de veaux fraîches* ne seront admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes:

1. Elles devront être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette.

2. Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur devra être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes.
3. La lettre de voiture devra contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des chiffres 1 et 2 ont été observées.
4. Le chemin de fer pourra exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
5. Les frais de désinfection éventuelle du wagon seront à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

PROCÈS-VERBAL

de la

quatrième séance de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer

Vendredi 9 juin 1893, 4 heures de l'après-midi.

Présidence de M. *Zemp,* Conseiller fédéral.

Sont présents: tous les membres de la Conférence.

M. le *Président* fait savoir que les procès-verbaux des deux dernières séances sont rédigés, mais non encore imprimés. Il propose d'en renvoyer l'examen à lundi.

Adopté.

Les Commissions sont invitées à faire connaître leur avis sur les questions qui leur ont été renvoyées par la Conférence.

M. le *Président* donne tout d'abord la parole aux rapporteurs de la Commission II, MM. *Vieille* et *von der Leyen*, qui fournissent successivement des explications en français et en allemand sur chaque numéro renvoyé pour examen à la Commission.

I.

La Conférence a confié à la Commission II le soin de vérifier quel est des deux chiffres figurant dans les textes français et allemand de ce numéro, à savoir: „22 mm.“ (texte français) et „26 mm.“ (texte allemand), celui qui est exact.

M. *Farner* dit qu'il a constaté que les textes de 1878 et de 1881, français et allemand, portaient tous le chiffre de „26 mm.“. En 1886, sans qu'aucune observation à ce sujet ait été faite dans les procès-verbaux, le texte français porte „22 mm.“ alors que le chiffre de „26 mm.“ continue à figurer dans le texte allemand. Il y a donc lieu de croire qu'il s'agit ici d'une simple erreur typographique. M. Farner ajoute que les tarifs franco-belge-néerlandais et franco-allemands portent également le chiffre de „26 mm.“, ce qui semble confirmer son opinion.

M. *Baume* fait observer que l'erreur doit se retrouver dans le texte signé par les diplomates.

A la suite de ces explications, la Conférence se prononce pour le rétablissement du chiffre de „26 mm.“ dans le texte français.

II.

Les *rapporteurs.* Deux modifications ont été apportées au texte de ce numéro. Aux mots „pastilles fulminantes" on a ajouté les mots „pour munitions d'armes portatives" afin de bien spécifier la nature des produits explosibles visés par l'article. D'autre part, le mot „gargousse" a été remplacé par les mots „douilles amorcées".

Adopté.

XXXVII.

Les *rapporteurs.* Le mot „capsules" employé dans la rédaction primitive a été remplacé par les mots „cartouches Flobert à balles et à petit plomb" qui désignent plus exactement les deux espèces de munitions employées pour les armes dites Flobert.

La seule autre modification consiste dans l'admission des sacs de toile forte pour l'emballage des cartouches Flobert à balles.

Adopté.

XXXVIII.

Les *rapporteurs.* La Commission II est d'avis de maintenir les dispositions du numéro, parce que ces dispositions ont pour but d'exclure des catégories d'artifices particulièrement sensibles au choc et à la friction et susceptibles de faire explosion en masse dans certaines conditions, et que la Commission a exclu, d'une façon générale, toutes ces matières de la discussion.

Adopté.

XLII.

Les *rapporteurs.* La Commission a consulté M. Rossel sur le point de savoir quelle était la meilleure expression pour traduire en français le mot „schellack". Elle propose de dire au lieu de „préparés au schellack": „préparés à la laque".

Adopté.

XLIII.

Les *rapporteurs.* La Commission II a été saisie d'une proposition de la Délégation française tendant à supprimer ce numéro, en raison des dangers signalés par M. Baume à la dernière séance plénière. Les rapporteurs de cette Commission ont trouvé d'un commun accord que ce produit rentrait plutôt dans la classe des objets dangereux mentionnés au nº XXXVI et exclus de la discussion. La Commission a recherché, d'autre part, quelle quantité de ce produit pouvait renfermer chaque colis aux termes des dispositions actuelles. Elle a trouvé que le poids de matière explosible contenue dans une seule caisse pouvait atteindre environ 20 kilogrammes. Si l'on rapproche ce chiffre de celui de 64 kilogrammes qui a déterminé la démolition d'une maison à Paris, ainsi que cela a été rappelé, il est évident qu'il est encore trop considérable. La Commission propose donc la suppression pure et simple du numéro. Il convient d'ajouter que le rapporteur allemand, M von der Leyen, a exprimé des regrets au sujet de la décision de la Commission, mais il n'a pas fait de proposition contraire.

La suppression du numéro est adoptée par la Conférence.

Elle entraîne les modifications suivantes:

Dans le nº XXXII, les nºs LVIII et LIV sont remplacés par les nºs LII et LIII.

Dans le nº XXXV, le nº LI est remplacé par le nº L.

Dans le nº XLIX, le nº XLVIII est remplacé par le nº XLVII.

Adopté.

XLV.

Les *rapporteurs.* La Commission propose d'ajouter, entre parenthèse, après le mot „phosgène" les mots „oxychlorure de carbone".

Le numéro est adopté avec cette modification.

XLVII.

Les *rapporteurs.* La Commission a admis sur la proposition des délégués français, les deux dispositons suivantes:

1. Les récipients contenant du chlorure de méthyle devront être timbrés par l'autorité compétente à 12 atmosphères.

2. Les envois pourront n'être pas recouverts de bâches, si les récipients sont renfermés dans des caisses en bois.

Le numéro est adopté avec ces modifications.

LII (ancien LIII).

Les *rapporteurs.* La disposition de la Convention de Paris, dont M. *Baume* demandait l'addition à ce numéro, disposition ainsi conçue:

« Ces transports restent d'ailleurs soumis aux règlements en vigueur sur le territoire « de chacun des Etats contractants. »

n'a pas été l'objet d'une discussion dans la Commission II. Il a semblé que cette proposition relevait plutôt des séances plénières.

M. *von der Leyen.* Il va de soi que les transports restent soumis aux lois et règlements de chaque pays. L'addition proposée par M. Baume est donc inutile. Il suffirait de mentionner dans le procès-verbal que toutes les délégations sont d'accord sur ce point.

M. *de Buschman* fait observer que le règlement autrichien ne contient pas de disposition de ce genre.

M. *Baume.* Je m'étonne, si l'on est d'accord avec moi, que l'on se refuse à le reconnaître expressément et clairement dans la Convention. Il s'agit ici de matières susceptibles d'occasionner des épidémies. Je demande donc formellement l'insertion de l'alinéa additionnel dont j'ai donné lecture, ou la suppression du numéro entier. On a dit qu'il n'existait nulle part de disposition semblable à celle que je propose. Je ferai observer que le numéro II, chiffre 4, de l'annexe 1[a] est ainsi conçu:

« Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police de chaque « Etat, etc. »

M. *von der Leyen.* Nous pouvons admettre cette proposition à la condition d'adopter la rédaction de l'alinéa cité par M. Baume.

M. *Baume* accepte cette proposition.

Le numéro est adopté avec l'addition suivante:

« Ces transports restent d'ailleurs soumis aux prescriptions de police de chaque Etat. »

M le *Président* demande à la Conférence si elle adopte l'ensemble de l'annexe 1.

M. *de Buschman* fait observer que la Commission I propose, sur la demande de M. Baume, d'ajouter à cette annexe une disposition analogue à celle de l'article 2 de la Convention de Paris.

M. le *Président.* Le vote sur l'ensemble de l'annexe 1 doit donc être différé jusqu'après l'adoption des conclusions de la Commission I. Les rapporteurs de cette commission sont invités à donner lecture de leur rapport sur l'annexe 1[a].

M. *Baume*, rapporteur donne lecture du rapport suivant:

Annexe 1[a].

La Commission I a examiné les diverses objections formulées contre l'adjonction au numéro I de cette annexe, d'un alinéa additionnel relatif aux dentelles et broderies fines. Elle s'est demandé s'il ne suffirait pas d'insérer à ce sujet une déclaration dans le procès-verbal final.

Néanmoins elle est arrivée à la conclusion qu'il convenait de maintenir cet alinéa en spécifiant qu'il s'agissait de dentelles et de broderies d'une grande valeur.

La Commission a pensé concilier de cette façon tous les intérêts et éviter de porter atteinte à la situation actuelle concernant les transports.

MM. les délégués de la Belgique, de la France, du Luxembourg et des Pays-Bas ont insisté en faveur du maintien de l'alinéa additionnel, attendu que les dentelles et broderies sont comprises au nombre des objets précieux dans les tarifs intérieurs.

M. le délégué de la Suisse a fait la déclaration suivante:

La délégation suisse regrette vivement que la Commission I n'ait pas accepté sa proposition relative à la suppression de l'adjonction apportée au numéro I de l'annexe 1[a], adjonction d'après laquelle, dans une certaine mesure, les dentelles et les broderies sont expressément considérées comme des objets précieux. Elle est persuadée que la mention spéciale de ces articles au numéro I de l'annexe 1[a] peut donner lieu à une *aggravation* de l'état de choses actuel basé sur les usages commerciaux. Toutefois, la délégation suisse ne veut pas insister sur sa proposition, afin de ne pas risquer de mettre en question, en tout ou en partie, l'œuvre accomplie d'un commun accord par les délégués des huit Etats représentés à Berne.

Les délégations allemande et austro-hongroise font observer qu'elles auraient également préféré la suppression de la disposition qui a soulevé des objections de la part du gouvernement suisse; néanmoins elles ont cru devoir céder aux instances des Etats qui ont pris part à la Conférence de Paris, c'est-à-dire de la Belgique, de la France, du Luxembourg et des Pays-Bas. La délégation de ce dernier Etat a fait savoir que les dentelles et broderies fines ayant été exclues jusqu'à ce jour du trafic international, leur admission constituerait non pas une aggravation, mais au contraire une facilité de transport.

La Commission I propose donc définitivement pour l'alinéa additionnel le texte suivant:

« Dans les objets précieux sont compris, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur. »

M. *Röll* donne lecture du même rapport en allemand.

M. le *Président* demande à la Conférence si elle adopte les conclusions des rapporteurs de la Commission I.

La Conférence adopte ces conclusions et le numéro I alinéas 1 et 2 de l'annexe 1[a].

M. *Baume.* La délégation française a demandé dans la dernière séance l'addition à l'annexe 1 de dispositions analogues à celles de l'art. 2 de la Convention de Paris. La Commission I appelée à se prononcer sur cette proposition l'a adoptée pour les raisons indiquées dans le rapport suivant:

La délégation française a proposé d'insérer à la fin de l'annexe 1, des dispositions analogues à celles qui sont contenues dans l'art. 2 de la Convention conclue à Paris en janvier 1893 entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas.

La Commission I, après avoir délibéré sur la question, a reconnu qu'il y avait un intérêt pratique à adopter pour les objets figurant au 4° du § 1 des Dispositions réglementaires et pour ceux faisant partie de l'annexe 1 une disposition analogue à celle de l'art. 2 de la Convention précitée.

Mais la Commission a pensé que dans le cas où il s'agissait de tarifs à établir par les administrations des chemins de fer à ce dûment autorisées, il convenait d'exiger que les règlements des pays intéressés permissent ces transports.

La Commission a été d'avis aussi qu'il convenait de prévoir au sujet des modifications ultérieures le cas de l'entente des Gouvernements entre eux, et d'insérer à cet égard une disposition analogue à celle contenue dans le numéro I de l'annexe 1ª au sujet des transports des objets précieux et des objets d'art.

Enfin la Commission a pensé qu'il convenait d'insérer la nouvelle disposition, à la fin de l'annexe 1 sous le titre de: « *Disposition finale.* »

La Commission propose pour cette disposition finale la rédaction suivante:

Disposition finale.

« En exécution du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires, l'admission au transport, sous certaines conditions, des marchandises exclues par le 4° du § 1 des dites Dispositions ou la concession des conditions moins rigoureuses que celles stipulées pour les marchandises admises exceptionnellement au transport par l'annexe 1, pourront faire l'objet soit d'une entente entre deux ou plusieurs gouvernements des Etats contractants, soit, en tant que les règlements intérieurs des Etats intéressés le permettent, de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer à ce dûment autorisées, et approuvés par toutes les autorités compétentes. »

M. *Röll* lit le même rapport en allemand.

La Conférence adopte la disposition finale proposée par la Commission I.

M. *Baume.* La Commission I avait enfin à se prononcer *sur la déclaration relative à l'emploi exclusif de la langue française pour la rédaction du procès-verbal final des conférences.*

Voici ses conclusions:

La Commission I a eu à examiner la déclaration faite par la délégation française au sujet de l'emploi exclusif de la langue française dans le procès-verbal final, et de la signature unique à donner par chaque délégué.

Les divers délégués autres que celui de la France expriment l'avis qu'il n'y a pas lieu d'admettre la solution proposée par la délégation française et proposent d'adopter le système et la forme projetés par M. le Directeur de l'Office central.

Dans ce dernier système le texte français et le texte allemand seraient placés en regard l'un de l'autre et il ne serait donné qu'une seule signature, à cheval sur les deux textes.

Cette proposition est adoptée par tous les délégués, sauf le délégué français qui se réserve de porter la question à la séance plénière.

M. *Röll* donne lecture du même rapport en allemand.

M. *Baume*. En présence du vote émis par la Commission, la délégation française, à titre de transaction, et pour ne pas faire échouer les travaux de la Conférence internationale, est autorisée, sous réserve de la déclaration faite à la fin de la dernière séance, à signer un procès-verbal final unique avec les deux textes français et allemand, l'un en regard de l'autre, et à apposer la signature à cheval sur les deux textes.

La Conférence adopte la forme proposée.

Lecture du procès-verbal final est donnée en français et en allemand.

M. *Droz* fait remarquer que le titre « I. Projet de revision de l'annexe 1 de la Convention internationale du 14 octobre 1890 » est appelé à disparaître après acceptation du projet par la Conférence diplomatique. Il propose d'y ajouter le sous-titre suivant, qui servira de titre définitif:

Annexe 1.

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Adopté.

M. *Baume* demande la suppression de la parenthèse qui figure dans le texte français du préambule du procès-verbal final.

Adopté.

M. le *Président* consulte la Conférence sur l'adoption de l'ensemble de l'annexe 1.

L'annexe 1 est adoptée à l'unanimité, sous réserve que les modifications de texte apportées au cours de la séance y figureront.

La prochaine séance est fixée à lundi matin 9 heures. Il y sera donné lecture du texte définitif.

La séance est levée à 6 heures $^{3}/_{4}$.

PROCÈS-VERBAL

de la

cinquième séance de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Lundi, 12 juin 1893, 9 heures du matin.

Présidence de M. *Zemp,* Conseiller fédéral.

Sont présents: tous les membres de la Conférence.

M. le *Président* fait connaître que l'impression des procès-verbaux n'est pas complètement terminée, mais qu'il espère cependant pouvoir en faire distribuer quelques-uns au cours de la séance.

M. *Droz* demande à la Conférence comment elle compte procéder pour l'adoption des procès-verbaux qui ne pourraient être livrés par l'imprimerie avant la fin des délibérations. Il propose de nommer une commission qui serait chargée d'examiner et d'adopter les procès-verbaux en retard, au nom de la Conférence.

M. le *Président.* La question doit être réservée jusqu'à cette après-midi. C'est alors seulement qu'il sera possible de savoir exactement quels sont les procès-verbaux dont la Conférence ne pourra pas prendre connaissance.

Je propose de passer immédiatement à l'examen du procès-verbal final. M. Droz s'est mis d'accord avec les rapporteurs de la Commission sur la rédaction à donner aux deux textes français et allemand; il va faire connaître le résultat de cet accord.

M. *Droz.* Nous avons examiné s'il y avait concordance absolue entre les deux textes, et spécialement si les expressions que l'on rencontre fréquemment ont toujours été traduites de la même façon et dans les termes adoptés au cours des séances précédentes. Enfin nous avons complètement revu le texte du procès-verbal final au point de vue typographique et sous le rapport de l'orthographe.

Je propose de prendre successivement chaque paragraphe; j'indiquerai au fur et à mesure les modifications qui y ont été apportées, et je prie les membres de la Conférence de vouloir bien faire connaître dès maintenant les autres changements qu'ils auraient encore à proposer.

Adopté.

Après une courte discussion, toutes les modifications demandées par les rapporteurs sont adoptées à l'unanimité.

La Disposition finale de l'annexe 1, dont la rédaction française ne concorde pas mot pour mot avec la rédaction allemande, donne lieu à différentes observations, bien que la Conférence reconnaisse que le sens est absolument le même dans les deux textes.

M. *de Buschman* craint que la différence de texte ne donne lieu à de fausses interprétations qu'il serait bien facile d'éviter en s'en tenant à une traduction littérale du texte allemand. Il ne pourrait, pour sa part, accepter une traduction littérale du texte français.

M. *Baume* est d'avis de ne pas modifier les deux textes et de mentionner simplement dans le procè-verbal que la Conférence est d'accord sur le sens à leur attribuer.

La Conférence décide de confier à MM. Baume, Gerstner, Röll, von der Leyen, Vieille et Droz le soin de trouver une nouvelle rédaction qu'ils lui soumettront dans la séance de l'après midi.

M. *Russenberger* estime qu'il faudrait remplacer dans la phrase précédant les signatures le mot « exemplaire » par le mot « expédition » et dire en allemand comme en français « une seule ».

M. *Gerstner* trouve que le mot « expédition » n'est pas l'expression exacte. D'autre part, l'adjonction, en allemand, des mots « une seule » pourrait donner lieu à une fausse interprétation. Il préfère dire « un exemplaire » et souligner simplement le mot « un ».

Sur la proposition de M. *Franck*, la Conférence adopte pour le texte français les mots « en un seul original » et pour le texte allemand « in einer Original-Urkunde ».

Elle fixe comme date de signature à mentionner sur le document la date du 12 juin.

Le procès-verbal final est ensuite adopté à l'unanimité, sous réserve de la rédaction définitive à proposer par la commission nommée *ad hoc*.

La séance est levée à midi ¼.

PROCÈS-VERBAL

de la

sixième séance de la Conférence technique des transports internationaux par chemins de fer.

Lundi, 12 juin 1893, 5 heures de l'après-midi.

Présidence de M. *Zemp,* conseiller fédéral.

Sont présents: tous les membres de la Conférence sauf M. Békéssy.

M. le *Président* annonce que M. Békéssy s'est trouvé subitement indisposé. Il se fait l'interprète des regrets de la Conférence. La signature du procès-verbal final devant avoir lieu au cours de la présente séance, il propose de charger l'un des membres de la Conférence et les deux secrétaires d'aller recueillir la signature de M. Békéssy, au cas où l'état de celui-ci permettrait d'accomplir cette formalité.

Adopté.

M. *Droz* est invité à donner lecture du nouveau texte de la Disposition finale.

Ce texte est ainsi conçu:

«Par application du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires, l'admission au transport sous certaines conditions de marchandises exclues du transport par le 4° dudit paragraphe, ou la concession de conditions moins rigoureuses que celles qui sont stipulées pour les marchandises admises conditionnellement au transport par l'annexe 1, pourront, dans les relations de deux ou plusieurs Etats contractants, faire l'objet:

1° soit d'une entente entre les gouvernements des Etats intéressés;

2° soit de tarifs des administrations de chemins de fer intéressées, à la condition que:

a. les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport;

b. les tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer à ce dûment autorisées soient approuvés par toutes les autorités compétentes.»

Cette rédaction est adoptée par la Conférence.

M. le *Président.* Le texte imprimé du procès-verbal final va être apporté incessamment et soumis à la signature des membres de la Conférence. Peut-être pourrait-on, en attendant, examiner les procès-verbaux des séances. Je rappelle que celui de la première séance a été adopté, sous réserve de concordance à établir entre les textes français et allemand. Cette concordance étant établie maintenant, si personne ne demande un nouvel examen de détail, je mettrai en discussion le procès-verbal de la seconde séance.

Adopté.

M. *Droz.* Nous avons, d'un commun accord, apporté quelques modifications au texte allemand de ce procès-verbal. Nous avons décidé que, lorsqu'il serait fait mention du nom

des rapporteurs, le nom du rapporteur français serait en premier dans le procès-verbal français et celui du rapporteur allemand en premier dans le procès-verbal allemand; nous avons également été d'avis de ne plus citer chaque fois les titres de l'orateur.

Toutes ces modifications sont adoptées.

M. le *Président* rappelle qu'il a été fait, à la dernière séance, une proposition tendant à déléguer à quelques membres de la Conférence le soin de vérifier et d'adopter les procès-verbaux en retard. Si la Conférence est d'accord sur ce point, il y a lieu de procéder maintenant à la nomination de la Commission en question.

M. *Droz* dit qu'en 1878 une Commission semblable a été nommée. Il propose de confier l'examen des procès-verbaux aux rapporteurs des deux Commissions.

M. *Baume* pense que M. Gerstner devrait également faire partie de la Commission d'examen.

M. *Gerstner* n'en voit pas la nécessité tant que M. von der Leyen prendra part aux travaux de cette Commission. Par contre, il estime que MM. Droz et Farner devraient aussi être désignés.

La Conférence adopte la proposition de nommer une Commission d'examen pour les procès-verbaux. Cette Commission sera composée de MM. Baume, Vieille, Röll, von der Leyen, Droz et Farner.

M. le *Président* prie les membres de la Conférence de vouloir bien lui faire connaître le nombre d'exemplaires du procès-verbal final que leurs Gouvernements désirent.

La plupart des délégués n'ayant pas actuellement d'instructions à cet égard, il est entendu que l'Office central se chargera de faire parvenir, sur demande, le nombre d'exemplaires nécessaire.

M. *Baume*. L'Office central devrait en envoyer 40 ou 50 à chaque Etat signataire et demander, dans la lettre qui accompagnera cet envoi, combien d'autres exemplaires l'Etat destinataire désire.

Adopté.

M. le *Président* prononce ensuite le discours suivant:

Messieurs,

Nous sommes arrivés au terme de notre Conférence. Je suis très heureux de constater que nos délibérations ont abouti à un résultat des plus satisfaisants. Le fait que la Convention internationale est entrée en vigueur sans difficultés, à l'époque fixée, et qu'elle a été appliquée depuis lors avec succès, sur le territoire des Etats signataires, prouvait déjà d'une façon décisive que les principes de cette Convention répondaient aux besoins du trafic international. L'essai de remaniement que nous venons de faire a démontré aussi, qu'il était possible d'introduire dans les Dispositions réglementaires les réformes nécessitées par le trafic énorme de notre époque, sans modifier les bases de la Convention.

Si ce but a été atteint facilement et dans un délai très court, nous le devons, Messieurs, aux efforts qui ont été faits de part et d'autre pour sauvegarder les intérêts généraux du trafic et à l'abnégation dont chacun a fait preuve en ce qui concerne ses intérêts particuliers. Vous avez employé à cette tâche toute votre science et toute votre puissance de travail. Nous avons le ferme espoir que vos Gouvernements accueilleront

avec bienveillance et sanctionneront les propositions de la Conférence. Nous espérons aussi que les Etats signataires qui ne se sont pas fait représenter à la Conférence actuelle, adopteront après examen nos propositions et qu'ils nous aideront à donner force de loi, dans toute l'étendue des territoires régis par la Convention, aux innovations projetées.

Le Conseil fédéral suisse, à qui les Etats contractants ont bien voulu confier la garde des originaux de la Convention et le soin de pourvoir aux mesures d'intérêt général qu'elle comporte, ne faillira pas à ce devoir, qui est aussi un honneur pour lui. Déjà il a institué l'Office central, l'organe international prévu par la Convention, et vous avez pu vous convaincre qu'il y a appelé des hommes capables, bien décidés à accomplir la tâche qui leur a été confiée.

En ce qui me concerne personnellement, Messieurs, j'ai le devoir de vous remercier tout spécialement de la bienveillance dont vous avez fait preuve à mon égard et de l'indulgence que vous avez bien voulu me témoigner pendant ma présidence.

Je termine, Messieurs, en exprimant le désir que vous gardiez un souvenir agréable de notre ville fédérale et que vous rentriez dans vos foyers en parfaite santé.

M. *Gerstner* prononce à son tour, en allemand, puis en français, le discours suivant:

Très vénéré Monsieur le Président et Messieurs mes chers Collègues!

Votre Vice-président a le devoir agréable d'exprimer à notre Président M. le Conseiller fédéral Zemp les sentiments d'une sincère reconnaissance de ce qu'il a bien voulu diriger nos affaires avec une éminente circonspection et d'une manière aussi énergique que bienveillante.

C'est à cette direction excellente, qui s'est associée à l'esprit d'une confiance mutuelle et à des concessions étendues de la part de toutes les délégations, que nous devons principalement d'avoir pu accomplir notre tâche d'une manière si complète et, vu les difficultés, dans un si bref délai.

C'est une reconnaissance non moins sincère que la Conférence doit à M. le Directeur Dr Droz, ainsi qu'à M. le Vice-directeur Farner et à MM. les Secrétaires de l'Office central, lequel — par la préparation soigneuse de nos travaux et par l'assistance dévouée de ces messieurs à nos délibérations — a pris une part essentielle à la réussite de cette œuvre.

Enfin nous devons à M. le Président de la Confédération suisse et au Conseil fédéral la reconnaissance la plus profonde pour la réception extrêmement gracieuse qu'ils ont bien voulu nous faire dans la ville fédérale.

Je vous prie d'exprimer, Messieurs, ces sentiments en vous levant de vos sièges.

MM. les Délégués se lèvent.

M. *Baume* s'associe aux paroles qui viennent d'être prononcées par M. Gerstner.

La Conférence procède à la signature du procès-verbal final et charge M. Köri et les secrétaires de la Conférence d'aller recueillir la signature de M. Békéssy.

M. le *Président* déclare la Conférence terminée.

La séance est levée à 7 heures $^1/_2$.

La Commission désignée par la Conférence pour vérifier les procès-verbaux des troisième, quatrième, cinquième et sixième séances, s'est réunie le mardi 13 juin, et en a fixé le texte comme ci-dessus.

Ce qu'atteste

L'Office central,
DROZ.

Procès-verbal final.

PROCÈS-VERBAL FINAL.

Schlussprotokoll.



PROCÈS-VERBAL FINAL

DE LA

CONFÉRENCE TECHNIQUE

DES

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

Les soussignés, Délégués des Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Hongrie, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Suisse, chargés de prendre part à une Conférence technique pour la revision de l'annexe 1 et le cas échéant du § 1 des Dispositions réglementaires de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, Conférence qui s'est réunie à Berne le 5 juin 1893, ayant terminé leurs travaux, soumettent aux Gouvernements des Etats signataires de la Convention, le résultat de leurs délibérations, savoir:

Schlussprotokoll

der

Fachmännischen Konferenz

für den

internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die unterzeichneten Delegierten der Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, der Niederlande, von Oesterreich und Ungarn und der Schweiz, beauftragt, an einer technischen Konferenz zur Revision der Anlage 1 und eventuell des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, welche Konferenz am 5. Juni 1893 in Bern zusammengetreten ist, teilzunehmen, unterbreiten, nachdem sie ihre Arbeiten beendet haben, den Regierungen der dem genannten Uebereinkommen angehörenden Staaten das Ergebnis ihrer Beratungen:

I. Projet de revision de l'annexe 1 de la Convention internationale du 14 octobre 1890.

Annexe 1.

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

I.

Les *pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer* doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en fer-blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni toucher un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être en fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis à bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne sont admis au transport que si les lettres de voiture sont revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les *capsules pour armes à feu*, les *pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives*, les *amorces non détonantes pour projectiles* et les *douilles amorcées* doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules», « pastilles fulminantes », etc.

III.

Les allumettes chimiques et *autres allumettes à friction* (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou etc.) doivent être emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

La *masse inflammable des allumettes chimiques de phosphore jaune* et de *chlorate de potasse* ne doit pas contenir, à l'état sec, plus de 10 % de phosphore et de 40 % de chlorate de potasse. Les envois doivent être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.

IV.

Les *mèches de sûreté*, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenu une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le nº III (alinéa 1).

V.

Les *boîtes extincteurs Bucher* dans des douilles en fer-blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

I. Entwurf der revidierten Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890.

Anlage 1.

Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I.

Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen andern Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äussere Kiste keinen grössern Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schusswaffen und für *Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen* und *Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen* müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung « Zündhütchen » oder « Zündspiegel » etc. tragenden Zettel beklebt sein.

III.

Streichhölzer und *andere Reib- und Streichzünder* (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1.2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

Bei *Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten,* darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muss eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, dass diese Grenzen eingehalten sind, beigefügt werden.

IV.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnismässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III (Absatz 1) gegebenen Vorschriften.

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten, grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

Le *phosphore ordinaire* (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le *phosphore amorphe* (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge ».

VII.

Le *sulfure de sodium brut, non cristallisé,* n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des récipients en tôle hermétiquement clos; le sulfure de *sodium raffiné, cristallisé,* n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La *matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage* et contenant du *fer* ou du *manganèse* n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

Sont acceptés au transport, aux mêmes conditions que le sulfure de sodium brut non cristallisé, les *cokes à base de soude* (produit accessoire obtenu dans la fabrication des huiles de goudron).

VIII.

La *celloïdine,* produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en coton à collodion, n'est pas admise au transport, à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

VIII[a].

L'*éther sulfurique* ne peut être expédié que:

1. dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés et contenant au maximum 500 kilogrammes, ou

2. dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum et emballés conformément aux prescriptions suivantes:

a. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou d'autres substances meubles;

b. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble.

VI.

Gewöhnlicher (weisser oder gelber) *Phosphor* muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlötet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als «gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend» und mit «Oben» bezeichnet sein.

Amorpher (roter) *Phosphor* ist in gut verlötete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als «roten Phosphor enthaltend» bezeichnet sein.

VII.

Rohes, unkrystallisiertes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, *raffiniertes, krystallisiertes Schwefelnatrium* nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präpariert sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

Unter gleichen Bedingungen, wie rohes unkrystallisiertes Schwefelnatrium, werden *Natroncoaks* (ein bei der Bereitung der Teeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

VIII.

Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Kollodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im wesentlichen aus Kollodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt sind, dass das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

VIII[a].

Schwefeläther wird nur befördert entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem Eisenblech mit höchstens 500 Kilogramm Inhalt oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas von höchstens 60 Kilogramm Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

b. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 1,55 litre de capacité du récipient, par exemple, un récipient en métal de la capacité de 15,50 litres ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le nº XXXV.

IX.

Les *liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité* (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage remplira les conditions suivantes :

1. Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.
2. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir nº XXXV.

X.

Le *sulfure de carbone* est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1. en vases étanches de forte tôle bien rivée ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2. en vases de tôle de 75 kilogrammes brut ou plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles,

ou

3. en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles.

Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 0,825 litre de capacité du récipient.

Le sulfure de carbone, livré au transport par quantités de 2 kilogrammes au plus, peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en tôle hermétiquement fermés, emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis doivent être transportés exclusivement dans des wagons découverts, sans bâches, et la lettre de voiture doit indiquer qu'ils contiennent du sulfure de carbone.

XI.

L'*esprit de bois* à l'état brut ou rectifié et l'*acétone* — à moins qu'ils ne soient dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux

Bei Blech- und Metallgefässen beträgt die höchste zulässige Füllung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,55 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15,50 Liter Wasser fasst, nicht mehr als 10 Kilogramm Schwefeläther enthalten.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

IX.

Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Kollodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

   oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen verpackt sein,

   oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

Bei Blechgefässen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,825 Liter Fassungsraum des Behälters.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstücks in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muss besonders bemerkt sein, dass das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

XI.

Holzgeist in rohem und rektifiziertem Zustande und *Aceton* werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruierten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur

— ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au nº IX.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir nº XXXV.

XII.

La *chaux vive* n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le *chlorate de potasse* et les *autres chlorates* doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus intérieurement de papier collé contre les parois.

XIV.

L'*acide picrique* n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

Le plomb devra être exclu de l'emballage de l'acide picrique et ne pas être transporté réuni avec cet acide dans le même wagon. Les wagons doublés ou couverts de plomb ne devront pas être employés à ce transport.

XV.

Les *acides minéraux liquides de toute nature* (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte), ainsi que le *chlorure de soufre,* sont soumis aux prescriptions suivantes:

1. Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement.

   Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bonnes fermetures.
2. Ces produits doivent, sous la réserve des dispositions du nº XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.
3. Les prescriptions 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

La *lessive caustique* (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le *résidu d'huile* (de raffinerie d'huile) et le *brome* sont soumis aux prescriptions spécifiées sous nº XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir nº XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'*acide nitrique rouge fumant* les prescriptions données sous le nº XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. IX vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und *andere chlorsaure Salze* müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

Blei darf zur Verpackung von Pikrinsäure nicht verwendet und nicht mit Pikrinsäure zusammen in demselben Wagen verladen werden. Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei gedeckte Wagen dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser), sowie *Chlorschwefel* unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen diese Stoffe stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportiert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

XVI.

Ätzlauge (Ätznatronlauge, Sodalauge, Ätzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner *Ölsatz* (Rückstände von der Ölraffinerie) und *Brom* unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von *roter, rauchender Salpetersäure* finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe umgeben sein müssen.

XVIII.

L'*acide sulfurique anhydre* (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que

1. dans des boîtes en tôle, fortes, étamées et bien soudées,
   ou
2. dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

   Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2 et 3, sont applicables.

XIX.

Pour les *vernis*, les *couleurs préparées avec du vernis*, les *huiles éthérées et grasses*, ainsi que pour toutes les espèces d'*essence*, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° VIII *a*) et de l'essence de pétrole (voir n° XXII), pour l'*alcool absolu*, l'*esprit de vin* (spiritus), l'*esprit* et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

XX.

Le *pétrole à l'état brut et rectifié*, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test);

les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solaröl, photogène, etc.);

les *huiles préparées avec le goudron de houille* (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.), ainsi que l'*essence de mirbane* (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1. Ces objets, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que
   a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
      ou
   b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
      ou
   c. dans des vases en verre ou en grès; en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
      aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;
      bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle,

XVIII.

Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:
entweder
1. in gut verlöteten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,
oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einem fein zerteilten anorganischen Stoffe wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im übrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3, Anwendung.

XIX.

Für *Firnisse* und *mit Firnis versetzte Farben,* ferner *ätherische* und *fette Öle,* sowie für sämtliche *Ätherarten* mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. VIII *a)* und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten *Alkohol, Weingeist* (Spiritus), *Sprit* und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, Absatz 1, massgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduziert) im Abelschen Apparat nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe gibt (Testpetroleum);

die aus *Braunkohlenteer bereiteten Öle,* sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

ferner *Steinkohlenteeröle* (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie *Mirbanöl* (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
entweder
a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder
b. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
oder
c. in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
aa. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffe fest verpackt sein.
bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss,

consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.
3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.
4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.
5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.
6. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le *pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte* et *les produits de la distillation du pétrole* et *du pétrole-naphte,* lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5 ° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et essences pour nettoyage), sont soumis aux dispositions suivantes :

1. Ces objets, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que
   a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
   ou
   b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
   ou
   c. dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
   aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.
   bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.
2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefässen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder dass das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung betreffend den Entflammungspunkt entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und *Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha,* sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten, widerstandsfähigen Metallgefässen,

   oder

   c. in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

   aa. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.
4. Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.
5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir nº XXXV.
6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les poignées.
7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.
8. Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot «inflammable» imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre être munis de l'inscription «à porter à la main». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: «à manœuvrer avec précaution».
9. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° centigrades. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du nº XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII.

L'*essence de pétrole* (gazoline, néoline, etc.) et *les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite,* lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° centigrades sont soumis aux conditions suivantes:

1. Ces objets ne peuvent être transportés que
   a. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
   ou
   b. dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
      aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.
      bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, jones, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.
   c. dans des wagons-réservoirs hermétiquement fermés (wagons-citernes parfaitement étanches).
2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift «Feuergefährlich» zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift «Mit der Hand zu tragen» zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift «Vorsichtig rangieren» anzubringen.

9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXII.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und *ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Produkte*, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:

   entweder

   a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,

   oder

   b. in Gefässen aus Glas oder Steinzeug, in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

   aa. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder andern lockern Substanzen fest verpackt sein.

   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

   c. in luftdicht verschlossenen Kessel- (Bassin-) Wagen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.
4. Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.
5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir nº XXXV.
6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées.
7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.
8. Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot «inflammable» imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre porter l'inscription: «à porter à la main». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: «à manœuvrer avec précaution».

XXIII.

Le transport d'*huile de térébenthine* et *autres huiles de mauvaise odeur,* ainsi que de l'*ammoniaque,* n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir nº XXXV.

XXIV.

Les *substances arsénicales non liquides,* notamment l'*acide arsénieux* (fumée arsénicale coagulée), l'*arsenic jaune* (sulfure d'arsenic, orpiment), l'*arsenic rouge* (réalgar), l'*arsenic natif* (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que

1. si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles, et avec de la couleur noire à l'huile, l'inscription: « arsenic (poison) », et
2. si l'emballage est fait de la manière suivante:

soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de fer blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollausageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift «Feuergefährlich» zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift «Mit der Hand zu tragen» zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift «Vorsichtig rangieren» anzubringen.

XXIII.

Die Beförderung von *Terpentinöl* und *sonstigen übelriechenden Ölen,* desgleichen von *Salmiakgeist,* findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich *arsenige Säure* (Hüttenrauch), *gelbes Arsenik* (Rauschgelb, Auripigment), *rotes Arsenik* (Realgar), *Scherbenkobalt* (Fliegenstein) etc., werden nur dann zum Transport angenommen, wenn:

1. auf jedem Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Ölfarbe die Worte: «Arsenik (Gift)» angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

entweder

a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

b. in Säcken von geteerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind,

oder

c. in verlöteten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Überfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Les *substances arsénicales liquides,* particulièrement les *acides arsénieux,* sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1 et sous XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

XXVI.

Les *autres produits métalliques vénéneux* (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les *produits mercuriels,* tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les *sels* et *couleurs de cuivre,* tels que sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les *préparations de plomb,* tels que litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb; la *poussière de zinc,* les cendres de *zinc et d'antimoine,* ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes doivent être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII.

La *levure, liquide* ou *solide,* devra être transportée dans des vases non fermés hermétiquement. Si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients entièrement clos, il peut exiger de l'expéditeur l'engagement:

1. de renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes des chemins de fer correspondants;
2. de prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur;
3. de renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des récipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des récipients non fermés hermétiquement.

Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la *levure comprimée.*

XXVIII.

Le *noir de fumée* et *autres espèces de suie* ne sont admis à l'expédition que dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

Si la suie est fraîchement calcinée, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides paniers et garnis intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois.

La lettre de voiture doit mentionner si la suie est fraîchement calcinée ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la suie sera considérée comme fraîchement calcinée.

XXIX.

Le *charbon de bois en poudre* ou *en grains* n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere *Arsensäure,* unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1, und unter XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere *Quecksilberpräparate,* als Sublimat, Kalomel, weisses und rotes Präcipitat, Zinnober, ferner *Kupfersalze* und *Kupferfarben,* als Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen *Bleipräparate,* als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch *Zinkstaub,* sowie *Zink-* und *Antimonasche,* gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefässen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefässen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, dass er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlussbahnen zurückgewiesen werden;
2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material infolge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein für allemal zum voraus anerkannt wird;
3. keinerlei Ansprüche wegen der infolge der fraglichen Transportart an den Gefässen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

Auf *Presshefe* finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII.

Kienruss und *andere pulverförmige Arten von Russ* werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sich der Russ in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefässe zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob der Russ sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

XXIX.

Gemahlene oder *körnige Holzkohle* wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou de toile.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX.

Le *cordonnet de soie*, la *soie souple*, la *bourre de soie* et la *soie chape*, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture doit indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI.

La *laine*, les *poils*, la *laine artificielle*, le *coton*, la *soie*, le *lin*, le *chanvre*, le *jute*, à l'état brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes; les *cordages*, les *courroies de coton et de chanvre*, les *cordelettes* et *ficelles diverses* (pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa 3) ne doivent être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, que dans des wagons couverts, ou dans des wagons découverts munis de bâches.

La lettre de voiture doit indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

La *laine ayant servi au nettoyage* n'est admise au transport que dans des fûts, caisses ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

Les *déchets d'animaux sujets à putréfaction*, tels que les *peaux fraîches non salées*, les *graisses*, les *tendons*, les *os*, les *cornes*, les *onglons* ou *sabots*, les *rognures de peaux*

entweder

a. luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b. luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

Die *hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie-* und *Chappe-Seiden* in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume voneinander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so dass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, im rohen Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner *Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle* und *Hanf*, *Weber-*, *Harnisch-* und *Geschirrlitzen* (wegen gebrauchter Putzwolle vgl. Absatz 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnisst behandelt, wenn nicht das Gegenteil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fäulnisfähige tierische Abfälle, wie *ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder,* sowie andere in besonderem Grade übelriechende

fraîches servant à fabriquer la colle non passées à la chaux, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux qui sont mentionnés aux nos LII et LIII, sont acceptés aux conditions suivantes:

1. Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides.

2. Les expéditions partielles des objets de cette catégorie non dénommés ci-dessus au chiffre 1 ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les fûts, cuveaux ou caisses. Le transport doit être effectué par wagons découverts.

3. Les tendons frais, les rognures de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières, en outre les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes:

a. Du 1er mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une couverture d'un tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette couverture doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

b. Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une couverture de tissu très fort (toile à houblon) et cette couverture doit être elle-même entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première couverture doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

c. Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

4. Le transport par charge complète des matières non dénommées au chiffre 3 ci-dessus, mais analogues à celles qui sont indiquées dans ce numéro, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches.

5. Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport.

6. Les sacs, récipients et bâches dans lesquelles et sous lesquelles des matières de ce genre ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique.

7. Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII.

Le *soufre* n'est transporté que par wagons couverts ou par wagons découverts bâchés.

und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. LII und LIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresster Talg, Hörner ohne Schlauch, das heisst ohne den Hornfortsatz des Stirnbeines, in trockenem Zustande, Klauen, das heisst die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichteile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.

2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:

a. In der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuche), die mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

b. In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

c. Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

4. Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

5. Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

6. Die Säcke, Gefässe und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.

7. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

XXXIII.

Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

XXXIV.

Les *objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive,* tels que foin, paille (y compris la paille de maïs, de riz et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir N° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les pâtes de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables; de même le *plâtre,* les *cendres lessivées de chaux* et le *trass,* dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne sont reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opérent eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les *n°s VIII^a, IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII* inclus, ainsi que n° *L,* sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiéssous les n°s VIII^a, IX, XI, XVI (à l'exception du brome), XIX à XXIII inclus, ainsi que le n° L, d'une part, et ceux qui sont spécifiés sous le n° XV (y compris le brome jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

XXXVI.

Les *cartouches pour armes à feu* chargées de poudre noire ou d'autres poudres de tir, en tant que ces dernières sont admises dans les Etats participant au transport par chemins de fer, soit:

1. *Les cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal,*
   et
2. *Les cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique,*

sont transportées aux conditions suivantes:

a. Pour les cartouches métalliques, les projectiles doivent être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton munies d'un renfort métallique intérieur ou extérieur, la charge entière de poudre contenue dans le renfort métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport.

b. Les cartouches doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans de petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc. doivent être placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solide et bien conditionnées dont les parois devront avoir au moins 0,015 mètre d'épaisseur; les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne etc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waren; desgleichen *Gips, Kalkäscher* und *Trass,* werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weitern Bedingung zum Transport zugelassen, dass der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter *VIII*^{a}, *IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII* einschliesslich, sowie unter *L* anfgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 Kilogramm zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter VIII^{a}, IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Körper einerseits, und die unter XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewicht von 100 Gramm) anderseits sowohl miteinander als mit andern, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder andern lockern Stoffen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

XXXVI.

Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, welche entweder Schwarzpulver oder andere Schiessmittel enthalten, sofern letztere in den am Eisenbahntransporte beteiligten Staaten zugelassen werden, und zwar:

1. *Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen,*

und

2. *Patronen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen,*

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a. Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen der Schiessmittel nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Schiessmittels sich in dem metallenen Patronenunterteil befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.

b. Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten von 15 Millimeter Wandstärke zu verpacken und etwa leer bleibende Räume mit Pappe, Papierabfällen, Werg oder Holzwolle — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in

ou de tontisse ligneuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois de bois peut être de 0,010 mètre.

c. Le poids d'une caisse remplie de cartouches ne peut dépasser 100 kilogrammes.

Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention.

d. Les caisses ne peuvent être fermées au moyen de clous en fer; elles doivent porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle, ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

e. Les lettres de voiture doivent être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation doit être conçue ainsi qu'il suit:

> Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque . . . ., est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage, aux dispositions arrêtées sous le n° XXXVI de l'annexe 1 de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

XXXVII.

Cartouches Flobert à balles et à petits plombs.

1. Les cartouches à balles doivent être emballées dans des boîtes en carton, des boîtes en fer blanc, des petites caisses en bois, ou des sacs de toile forte.

2. Les cartouches à petits plombs doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc, des petites caisses en bois ou dans des cartons solides de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu.

Tout récipient contenant des cartouches Flobert doit être soigneusement emballé dans une forte caisse ou dans un tonneau solide et chaque colis doit porter, suivant son contenu, l'inscription «cartouches Flobert à balles» ou «cartouches Flobert à petits plombs». Le poids de la caisse ou du tonneau ne peut pas dépasser 100 kilogrammes.

Les amorces Flobert sont soumises aux mêmes conditions d'emballage que les cartouches Flobert à petits plombs.

XXXVIII.

Les pièces d'artifice fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues sont transportées aux conditions suivantes:

1. Elles ne doivent contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et de ferro-cyanure de potassium; elles ne doivent également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, ni en général aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles doivent se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre en grains.
2. Le poids total des matières inflammables contenues dans les pièces d'artifice réunies en un même colis ne peut dépasser 20 kilogrammes, et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition: 2,5 kilogrammes.

der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist. Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste 10 Millimeter betragen.

c. Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 100 Kilogramm nicht übersteigen. Kisten, deren Gewicht 10 Kilogramm übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichtern Handhabung versehen sein.

d. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschlusse, oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

e. Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

«Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . . verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den Bestimmungen der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr unter Nr. XXXVI entspricht.»

XXXVII.

Kugelzündhütchen und *Schrotzündhütchen (Flobert-Munition).*

1. Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starken Leinensäckchen zu verpacken.

2. Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können.

Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung: «Kugelzündhütchen» oder «Schrotzündhütchen» tragenden Zettel beklebt sein. Das Gewicht einer Kiste oder eines Fasses darf 100 Kilogramm nicht übersteigen.

Für Flobertzündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen wie für Schrotzündhütchen.

XXXVIII.

Feuerwerkskörper, welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlorsaurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepresstem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepresstem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.

2. Das Gesamtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu *einem* Frachtstück verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das gekörnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.

3. Les pièces d'artifice doivent être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons entourés de fort papier, soit dans du carton ou dans du papier d'emballage solide; l'amorce de chaque pièce doit être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport doivent être complètement remplies et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étoupe, des déchets de papier ou des matières analogues, de telle sorte que, même en cas de secousse, aucun déplacement des paquets ne puisse avoir lieu. Les matières employées pour combler les espaces vides doivent être très propres et absolument sèches; pour cette raison, l'emploi de foin frais ou d'étoupe grasse, par exemple, est prohibé Il est également interdit d'emballer dans la même caisse des pièces d'artifice et d'autres objets.
4. Les caisses doivent être faites avec de fortes planches d'une épaisseur de 22 millimètres au moins; leurs côtés doivent être ajustés au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres et le fond et le couvercle avec des vis d'une longueur suffisante. L'intérieur des caisses doit être entièrement tapissé de papier fort et résistant. Il ne doit rester sur l'extérieur des caisses ni trace ni résidu des matières contenues dans les pièces d'artifice. Le volume de la caisse ne doit pas dépasser $1,_2$ mètre cube, son poids brut ne peut être supérieur à 75 kilogrammes. Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription: «Pièces d'artifice de poudre en poussière» ainsi que le nom de l'expéditeur. Chaque envoi doit, en outre, être accompagné d'une déclaration indiquant l'espèce des pièces d'artifice qu'il contient, et spécifiant, notamment, si ce sont des fusées, des roues, des pièces d'artifice pour salon, etc.
5. Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration de l'expéditeur attestant que les prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 4 ont été observées; la signature devra être dûment certifiée.

XXXIX.

Le *fulmi-coton comprimé contenant au moins 15 % d'eau* est admis au transport aux conditions suivantes:

1. Il doit être soigneusement emballé dans des récipients étanches, résistants, aux parois solides. Ces récipients doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription: «Fulmi-coton mouillé, comprimé.» Le poids maximum de chaque colis isolé ne peut être de plus de 90 kilogrammes.
2. Cette matière ne doit être admise ni au transport par grande vitesse, ni au transport par trains de voyageurs; le transport par trains mixtes n'est autorisé que pour les lignes sur lesquelles ne circulent pas de trains de marchandises.
3. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que la nature du fulmi-coton et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées; sa signature doit être dûment certifiée.
4. Le fulmi-coton ne peut être transporté avec d'autres marchandises, dans un même wagon, que si celles-ci ne sont pas facilement inflammables.
5. La réunion dans le même wagon de cartouches pour armes à feu, pièces d'artifice, mèches ou amorces explosives et de fulmi-coton est interdite.
6. Les wagons découverts employés au transport du fulmi-coton doivent être bâchés.

3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, dass jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierspänen oder dergleichen so ausgestopft sein, dass eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.

4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 Millimeter starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken miteinander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papier vollständig auszukleben. Die Aussenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sätzen oder Satzkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 Kubikmeter, das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen. Äusserlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift « Feuerwerkskörper aus Mehlpulver » und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.

5. Jeder Sendung muss eine vom Absender ausgestellte, amtlich beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX.

Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift « Nasse, gepresste Schiessbaumwolle » versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 Kilogramm nicht überschreiten.

2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.

3. Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schiessbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.

4. Die Schiessbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.

5. Eine Unterbringung von Patronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren oder Zündungen mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt.

6. Zur Beförderung von Schiessbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL.

Le *fulmi-coton sous forme d'ouate* et le *fulmi-coton* (coton nitré) *pour collodion* sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'ils contiendront au moins 35 % d'eau.

La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées.

XLI.

Les *bonbons* dits *bonbons fulminants* sont admis au transport à la condition qu'ils soient enfermés par nombre de 6 à 12 dans des cartons et que ces cartons soient emballés dans des caisses en bois.

XLII.

Les *feux de Bengale préparés à la laque (feux de Bengale de salon) sans amorces*, les *papiers nitrés, bougies fulminantes, lances fulminantes, allumettes munies d'un feu de Bengale* et *autres objets analogues* doivent être emballés dans des récipients en forte tôle ou en bois solidement assemblé, dont le volume ne devra pas dépasser $1{,}_2$ mètre cube. L'emballage doit être fait solidement et de telle sorte que les récipients ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses doivent porter une inscription indiquant leur contenu.

XLIII.

Les *pois fulminants* sont admis aux conditions suivantes:

1. Ils doivent être emballés, par nombre de 1000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants ne doivent pas contenir, en totalité, plus de $0{,}_5$ gramme de fulminate d'argent.
2. Les boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou de solides caisses en bois, d'un volume de $0{,}_5$ mètre cube au plus; un espace vide de 30 millimètres au moins doit exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide doit être rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe, ou de toute autre matière analogue, de telle sorte que, même en cas de secousses, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne peuvent être emballés avec d'autres objets.
3. Les récipients et caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique.
4. Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

XLIV.

Les *gaz liquéfiés (acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniaque, chlore, acide sulfureux anhydre* et *phosgène [oxychlorure de carbone])* ne sont admis au transport qu'aux conditions suivantes:

1. Ces produits doivent être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu; toutefois le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre. Ces récipients doivent:

XL.

Schiessbaumwolle in Flockenform und *Kollodiumwolle* werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefässen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Ware und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

XLI.

Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII.

Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer und dergleichen) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behälter völlig ausgefüllt ist. Die Behälter sind äusserlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLIII.

Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im ganzen nicht mehr als 0,5 Gramm Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.

2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 Kubikmeter Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIV.

Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und *Chlorkohlenoxyd (Phosgen)* — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen), ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:

a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la valeur est indiquée ci-après au chiffre 2, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans pour les récipients destinés au transport de l'acide carbonique, du protoxyde d'azote et de l'ammoniaque, et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène;

b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du chiffre 2, ainsi que la date de la dernière épreuve;

c. être munis de soupapes protégées par des chapes du même métal que les récipients et vissées aux récipients.

Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène peuvent être pourvus de chapes en fer forgé.

Les récipients doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Les récipients destinés au transport du phosgène peuvent être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape, au lieu de soupapes. Ces bouchons doivent fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir.

Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

2. La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit:

a. Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote: à 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,34 litre de capacité du récipient. Par exemple, un récipient de la capacité de 13,40 litres ne peut contenir plus de 10 kilogrammes d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides.

b. Pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,86 litre de capacité du récipient.

c. Pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,9 litre de capacité.

d. Pour l'acide sulfureux et le phosgène, à 30 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,8 litre de capacité.

3. Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne peuvent être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois.

XLV.

L'*oxygène*, l'*hydrogène* et le *gaz d'éclairage comprimés* sont transportés aux conditions suivantes:

1. Ces produits ne peuvent être soumis à une pression supérieure à 200 atmosphères; ils doivent être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou

a. bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;

b. einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschliesslich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Massgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;

c. aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.

Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeiserne Schutzkappen verwendet werden.

Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.

Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile, sowie von Rollkränzen nicht erforderlich.

2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:

a. für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,34 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 Liter fasst, nicht mehr als 10 Kilogramm flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten;

b. für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,86 Liter Fassungsraum des Behälters;

c. für Chlor: 50 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,9 Liter Fassungsraum;

d. für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,8 Liter Fassungsraum.

3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.

4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Überkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

XLV.

Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und *verdichtetes Leuchtgas* werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in naht-

en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients doivent:

a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans;

b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve;

c. être munis de soupapes qui doivent être protégées:

si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 25 millimètres, vissé dans le goulot mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice;

si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage, par des chapes d'acier, de fer forgé ou de fonte forgée vissées solidement au récipient;

d. s'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler. Les récipients livrés par charges partielles doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Si la remise a lieu en caisses, celles-ci doivent porter l'inscription suivante énoncée clairement «oxygène comprimé», ou «hydrogène comprimé», ou «gaz d'éclairage comprimé».

2. Les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en seront requises, adapter le manomètre au récipient, pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification doit être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent.

3. Les récipients contenant des gaz comprimés ne doivent pas être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons découverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.

XLVI.

Le *chlorure de méthyle* ne peut être transporté que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches et hermétiquement fermés, timbrés par l'autorité compétente à 12 atmosphères et chargés sur des wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

XLVII.

Le *trichlorure de phosphore*, l'*oxychlorure de phosphore* et le *chlorure d'acétyle* ne sont admis que s'ils sont présentés au transport:

1. dans des récipients en plomb ou en cuivre absolument étanches et hermétiquement clos; ou

losen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeisen von höchstens 2 Meter Länge und 21 Centimeter innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:

a. bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Änderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auflieferung zur Beförderung stehen;

b. einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;

c. mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervorragenden Metallstöpsel von mindestens 25 Millimeter Höhe, oder, wenn sie sich ausserhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;

d. falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, dass ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein.

Erfolgt die Auflieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift «Verdichteter Sauerstoff», «Verdichteter Wasserstoff» oder «Verdichtetes Leuchtgas» tragen.

2. Jede Sendung muss durch eine mit einem richtig zeigenden Manometer ausgerüstete und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen das Manometer an jedem aufgelieferten Behälter anzubringen, so dass der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, dass der vorgeschriebene höchste Druck nicht überschritten ist. Über die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbriefe zu machen.

3. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen, auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.

4. Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden; die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auflieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Planen bedeckten Fahrzeugen erfolgt.

XLVI.

Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen amtlich auf 12 Atmosphären geaichten Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.

XLVII.

Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und *Acetylchlorid* dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefässen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;

oder

2. dans des récipients en verre; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:
   a. L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri. Les bouchons de verre doivent être enduits de paraffine, et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin.
   b. Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées; un espace vide de 30 millimètres doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.
   c. Les bouteilles contenant 2 kilogrammes au plus doivent être admises au transport dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.
   d. Le couvercle des récipients dont il est parlé aux lettres *b* et *c* doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre.

XLVIII.

Le *pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore)* est soumis aux prescriptions du n° XLVII; toutefois, l'emballage prescrit au chiffre 2 *b* n'est exigé, pour ce produit, que lorsque les bouteilles contiennent plus de 5 kilogrammes. Pour les bouteilles de 5 kilogrammes et au-dessous, l'emballage indiqué au chiffre 2 *c* est suffisant.

XLIX.

Le *bioxyde d'hydrogène* doit être remis au transport dans des récipients non hermétiquement fermés et ne peut être transporté qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

Si l'expédition a lieu en touries, bouteilles ou cruchons, ces récipients doivent être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus, les uns et les autres, de poignées.

L.

Les *préparations* formées d'un *mélange d'huile de térébenthine* ou d'*alcool* avec de la *résine,* telles que les *vernis* à l'*alcool* et les *siccatifs,* sont soumises aux prescriptions suivantes:

1. Lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns et les autres de poignées solides et commodes.

   Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et hermétiquement clos.
2. Les préparations composées d'huile de térébenthine et de résine qui répandent une mauvaise odeur ne peuvent être transportées que sur wagons découverts.
3. Voir, en ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, le n° XXXV.

2. in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:

   a. Zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgiessen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.

   b. Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 Kilogramm Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

   c. Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

   d. Auf dem Deckel der unter *b* und *c* erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLVIII.

Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVII gegebenen Vorschriften mit der Massgabe, dass die unter 2 *b* angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 Kilogramm Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 Kilogramm Inhalt genügt die Verpackung nach 2 *c*.

XLIX.

Wasserstoffsuperoxyd ist in Gefässen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert.

Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter wohlverpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

L.

Präparate, welche aus Terpentinöl oder *Spiritus* einerseits und *Harz* andererseits bereitet sind, wie *Spirituslacke* und *Siccative,* unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Die aus Terpentinöl und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

LI.

Le *papier graissé* ou *huilé* et les *fuseaux faits de ce papier* ne peuvent être expédiés qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

LII.

Le *fumier* et les *matières fécales,* y compris celles *qui proviennent des fosses d'aisance,* ne sont admis que par wagons complets et aux conditions suivantes :

1. Le chargement et le déchargement sont opérés par l'expéditeur et par le destinataire qui doivent, en outre, procéder au nettoyage prescrit par les règlements de l'administration.
2. Le fumier sec non comprimé est expédié dans des wagons découverts, revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur.
3. Les autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisance, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne peuvent être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts, ainsi que dans des wagons-réservoirs. Dans tous les cas, les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeur méphitique.
4. Ces matières ne peuvent être chargées avec d'autres marchandises.
5. Le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
6. Les frais de désinfection éventuelle sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.
7. Ces transports restent d'ailleurs soumis aux prescriptions de police de chaque Etat.

LIII.

Les *caillettes de veau fraîches* ne sont admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes :

1. Elles doivent être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette.
2. Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes.
3. La lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des chiffres 1 et 2 ont été observées.
4. Le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
5. Les frais de désinfection éventuelle du wagon sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

LI.

Mit Fett oder Öl getränktes Papier, sowie *Hülsen aus solchem* werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

LII.

Stalldünger sowie *andere Fäkalien* und *Latrinenstoffe* werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.
3. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefässen und auf offenen Wagen sowie in Kesselwagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.
4. Das Zusammenladen mit andern Gütern ist unstatthaft.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
7. Diese Transporte unterliegen im übrigen den in jedem Staate geltenden polizeilichen Vorschriften.

LIII.

Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, dass auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
2. Bei der Verpackung ist auf dem Boden des Gefässes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Disposition finale.

Par application du dernier alinéa du § 1 des Dispositions réglementaires, l'admission au transport sous certaines conditions de marchandises exclues du transport par le 4° dudit paragraphe, ou la concession de conditions moins rigoureuses que celles qui sont stipulées pour les marchandises admises conditionnellement au transport par l'annexe 1, pourront, dans les relations de deux ou plusieurs Etats contractants, faire l'objet:

1. soit d'une entente entre les gouvernements des Etats intéressés;
2. soit de tarifs des administrations de chemins de fer intéressées, à la condition que
   a. les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport;
   b. les tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer à ce dûment autorisées soient approuvés par toutes les autorités compétentes.

Schlussbestimmung.

In Anwendung des § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen kann die bedingungsweise Beförderung von Gütern, welche nach Ziffer 4 des gedachten Paragraphen vom Transporte ausgeschlossen sind, oder die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in Anlage 1 vorgeschriebenen, für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten festgesetzt werden, entweder:

1. durch Vereinbarung der Regierungen der beteiligten Staaten, oder
2. durch Tarifbestimmungen der beteiligten Eisenbahnen, vorausgesetzt, dass
   a. die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hierfür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den internen Reglements zulässig sind, und
   b. die von den dazu ermächtigten Bahnen aufzustellenden Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

II. Projet d'annexe 1ª à la Convention internationale du 14 octobre 1890.

Annexe 1ª.

Prescriptions relatives au transport des objets précieux et des objets d'art, ainsi qu'aux transports funèbres.

(§ 1 des Dispositions réglementaires.)

I.

L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale de la Convention de Berne, sur base soit d'une entente entre les gouvernements des Etats intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer à ce dûment autorisées, et approuvés par toutes les autorités compétentes.

Dans les objets précieux sont compris, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur.

II.

Les transports funèbres sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes:

1. Le transport est effectué en grande vitesse.
2. Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ.
3. Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner.
4. Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque Etat, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats.

II. Entwurf der Anlage 1ª zum internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890.

Anlage 1ª.

Vorschriften über die Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen, sowie von Leichen.

(§ 1 der Ausführungsbestimmungen.)

I.

Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, werden im internationalen Verkehr auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes, und zwar entweder nach Massgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten, oder von Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, zugelassen.

Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien zu rechnen.

II.

Leichentransporte werden auf Grund des internationalen Frachtbriefes unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. Die Beförderung erfolgt als Eilgut.
2. Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten.
3. Die Leiche muss während der Beförderung von einer dazu beauftragten Person begleitet sein.
4. Die Beförderung unterliegt im Gebiet jedes einzelnen Staates den daselbst in polizeilicher Beziehung geltenden Gesetzen und Verordnungen, soweit nicht unter den beteiligten Staaten besondere Abmachungen getroffen sind.

Les Délégués soussignés prient le Conseil fédéral suisse de vouloir bien inviter les Gouvernements des Etats signataires de la Convention, à donner pouvoir à des Plénipotentiaires, qui auront à se réunir à Berne autant que possible dans le délai de trois mois, pour transformer les textes ci-dessus en Convention définitive.

Vu l'unanimité de leurs délibérations, ils osent espérer que les deux projets seront adoptés sans modifications. Si toutefois un Gouvernement croyait devoir refuser son adhésion à telle ou telle disposition des projets ci-dessus, les Délégués soussignés proposent, dans l'intérêt de l'unité de la forme et pour accélérer la conclusion de l'entente, d'admettre néanmoins les dispositions dont il s'agit dans l'acte diplomatique, en les accompagnant de l'annotation suivante au pied du numéro que cela concerne:

N. B. — *Cette disposition n'est pas applicable au trafic avec.....* (indiquer le pays).

Les Délégués soussignés invitent l'Office central à établir un répertoire alphabétique des objets dénommés dans les annexes 1 et 1 *a* pour faciliter les recherches, et à le communiquer aux Etats, dans la pensée toutefois que ce répertoire ne doit pas former une partie intégrante de l'arrangement.

Ils considèrent comme désirable que les conventions et ententes spéciales que les divers Etats pourraient conclure entre eux relativement aux objets énumérés au § 1 des Dispositions réglementaires, ainsi que les dispositions des tarifs se rapportant aux mêmes objets, soient portées par les soins des Gouvernements respectifs à la connaissance de l'Office central, pour être publiées par celui-ci.

Die unterzeichneten Delegierten richten an den schweizerischen Bundesrat die Bitte, die Regierungen der dem internationalen Uebereinkommen angehörenden Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche, wenn thunlich, binnen drei Monaten in Bern zusammenzutreten hätten, um die oben festgestellten Entwürfe in eine definitive Vereinbarung umzugestalten.

Mit Rücksicht auf die Einstimmigkeit ihrer Anträge hegen sie die Hoffnung, dass dieselben ohne Änderungen zur Annahme gelangen werden. Sollte jedoch die eine oder andere Bestimmung von einzelnen Staaten für unannehmbar befunden werden, so schlägt die Konferenz, im Interesse der Erzielung einer formellen Einheitlichkeit und um die endgültige Verständigung zu beschleunigen, vor, diese Bestimmung gleichwohl in das Abkommen aufzunehmen und nur am Schlusse der betreffenden Nummer mit der Bemerkung zu versehen:

NB. *Diese Bestimmung hat keine Gültigkeit im Verkehr mit .....* (Name des betreffenden Staates).

Die unterzeichneten Delegierten ersuchen das Centralamt, ein alphabetisches Verzeichnis der in den Anlagen 1 und 1[a] benannten Gegenstände, zum Zwecke leichteren Aufsuchens derselben, anzufertigen und den beteiligten Staaten mitzuteilen, immerhin in der Meinung, dass dieses Verzeichnis keinen Bestandteil des abzuschliessenden Abkommens bilden soll.

Sie erachten als wünschenswert, dass die Specialvereinbarungen, welche einzelne Staaten etwa untereinander in betreff der in § 1 der Ausführungsbestimmungen angeführten Gegenstände abschliessen sollten, sowie die auf diese Gegenstände bezughabenden Tarifbestimmungen durch die betreffenden Regierungen zur Kenntnis des Centralamtes gebracht und durch dieses veröffentlicht werden.

Fait à Berne, le 12 juin 1893, en un seul original, rédigé en français et en allemand, lequel sera déposé aux archives de la Confédération suisse.

Unterzeichnet zu Bern, am 12. Juni 1893, in einer in deutscher und in französischer Sprache abgefassten Original-Urkunde, welche im schweizerischen Staatsarchiv niedergelegt wird.

Gerstner.

v. d. Leyen.

Hauck.

Rösing.

Buschman.

Röll.

Rumler.

Köri.

Békéssy.

A. Dubois.

C. Baume.

F. Vieille.

Aug. Picard.

J. Franck.

G. Ryperman.

A. J. U. Bake.

J. J. Froger.

H. Girtanner.

Ed. Russenberger.

Répertoire alphabétique des objets dénommés dans les annexes 1 et 1ª de la Convention internationale du 14 octobre 1890.

Objets	Annexe 1 — Numéros — Conditions de transport	Annexe 1 — Numéros — Emballage avec d'autres objets	Annexe 1ª — Numéros
A.			
Acétone	XI	XXXV	
Acide arsénieux (fumée arsenicale coagulée)	XXIV		
Acides arsénieux à l'état de substances liquides	XXV		
Acide carbonique	XLIV		
Acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte)	XV	XXXV	
Acide muriatique	XV		
Acide nitrique	XV		
Acide nitrique rouge fumant	XVII		
Acide picrique	XIV		
Acide sulfureux anhydre	XLIV		
Acide sulfurique	XV		
Acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe)	XVIII		
Alcool absolu	XIX	XXXV	
Allumettes chimiques de phosphore jaune et de chlorate de potasse	III		
Allumettes chimiques et autres allumettes à friction, telles que allumettes bougies, allumettes d'amadou, etc.	III		
Allumettes munies d'un feu de Bengale	XLII		
Ammoniaque	XXIII	XXXV	
Ammoniaque (gaz liquéfié)	XLIV		
Amorces non détonantes pour projectiles	II		
Amorces Flobert	XXXVII		
Anhydrite (acide sulfurique anhydre)	XVIII		
Antimoine (cendres d')	XXVI		
Antiquités			I
Argent en lingots			I
Arsenicales (substances liquides)	XXV		
Arsenicales (substances non liquides)	XXIV		
Arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment)	XXIV		
Arsenic natif (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches)	XXIV		
Arsenic rouge (réalgar)	XXIV		
Artifice (pièces d') fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues	XXXVIII		

Objets	Annexe 1 Numéros Conditions de transport	Annexe 1 Numéros Emballage avec d'autres objets	Annexe 1[a] Numéros
B.			
Benzine	XXI	XXXV	
Benzol	XX	XXXV	
Bijoux et autres objets précieux			I
Bioxyde d'hydrogène	XLIX		
Boîtes extincteurs Bucher	V		
Bonbons dits bonbons fulminants	XLI		
Bougies fulminantes	XLII		
Bourre de soie, fortement chargée et en écheveaux	XXX		
Bronzes d'art			I
Brome	XVI	XXXV	
Broderies de grande valeur			I
Bucher (boîtes extincteurs)	V		
C.			
Caillettes de veau fraîches	LIII		
Calomel	XXVI		
Capsules pour armes à feu	II		
Cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique	XXXVI		
Cartouches Flobert à balles et à petits plombs	XXXVII		
Cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal	XXXVI		
Cartouches pour armes à feu, chargées de poudre noire ou d'autres poudres de tir	XXXVI		
Cendres de zinc et d'antimoine	XXVI		
Cendres lessivées de chaux, non emballées	XXXIV		
Celloïdine	VIII		
Céruse et autres couleurs à base de plomb	XXVI		
Chanvre, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI		
Charbon de bois en poudre ou en grains	XXIX		
Charbon de bois entier (non moulu) non emballé	XXXIV		
Chaux vive	XII		
Chiffons	XXXI		
Chlorate de potasse et autres chlorates	XIII		
Chlore	XLIV		
Chlorure d'acétyle	XLVII		
Chlorure de méthyle	XLVI		
Chlorure de soufre	XV	XXXV	
Cinabre	XXVI		
Cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches (arsenic natif)	XXIV		